# Crítica

VI sección



## Las grandes obras

# Rosario y sus progresos

### Las grandezas del Rosario

Pocas ciudades en Amérca pueden ostentar los mismos títulos del Rosario, en cuanto a la potencia de su actividad y al milagro de su asombroso desenvolvimiento.

Laboriosa y rica, la ciudad del Rosario sintetiza bien el carácter argentino, en lo que tiene de energía y de audacia, encarnando en la realización de su grandeza, uno de los más extraordinarios casos de crecimiento en el prodigio, únicamente vistos en nuestra América.

Y cada año, esa actividad crece en gigantescas proporciones. Maravillosamente situada para ser válvula de escape de ese torrente de vida fecunda que afluye a ella, el Rosario, va realizando su destino en la conquista del futuro.

Allí viene a afluir en olas de riqueza el mar de oro que llega de los trigales y maizales, de las más grandes zonas agrícolas, para desbordarse luego en el Plata y el océano, sobre todas las riberas del mundo. Emporio del comercio, es también centro industrial de los más fuertes de América.

Es, sin duda, la más yanqui de todas las ciudades sudamericanas y por sus actividades comerciales y fabriles, que son características exponente de su grandeza, bien pudiera llamarse la Chicago del Sud.

Es tanto más admirable el progreso del Rosario, cuanto a sus únicos y propios esfuerzos debe todo lo que es, con más de doscientos mil habitantes, no es ni siquiera capital de provincia.

Pero esto, lejos de haber sido una desventaja para dicha ciudad, ha venido a convertirse quizá en su mayor estímulo.

El Rosario se ha librado de ese modo de la burocracia, la empleomanía, y todo el cortejo de desdichas que sufren las otras ciudades donde se asientan los gobiernos. No contando con los dineros del estado y las prebendas oficiales que inclinan a la pereza y al abandono, la juventud del Rosario ha encontrado e nel trabajo su verdadera esfera y el mejor campo para hacer fructificar sus energías.

La gente rosarina, a diferencia de nuestra juventud metropolitana, no pierde tiempo ni malgasta fuerza en esteriles luchas, reservadas únicamente a las clases políticas. Se ha concretado a su obra grandiosa, arando muy hondo e inclinándose sobre el surco abierto con dedicación incansable.

Es así que el Rosario ostenta con orgullo sus títulos de grandeza ante el país y ante el mundo.

Pero, no por ser esencialmente comercial y fabril, el Rosario deja de ser una ciudad con todos los aspectos de las grandes capitales modernas.

El confort más refinado se encuentra allí como se puede disfrutar también de los goces estéticos de las metrópolis más viejas en la cultura.

El arte ilustra allí la obra del trabajo, ennobleciéndolo aún más con los esplendores de la belleza.

Sus construcciones se han levantado con el espíritu de unir la comodidad y la utilidad a la gracia y al buen gusto, y a fe que han sabido realizarlo.

En solo un siglo de vida, ha andado el Rosario más camino que en un tiempo diez veces mayor no recorrieran en el progreso las más laboriosas ciudades.

Y es por todo ello que la ciudad del Rosario, opulenta y fecunda, ha llegado a la altura envidiable en que se encuentra.

Su laboriosidad presente, es la promesa más cierta de su grandeza futura.

Porque es de la fuente de su propia fuerza que el Rosario saca las energías necesarias para marchar al encuentro del porvenir y hacerlo suyo.

### RESEÑA HISTORICA

Donde se levanta hoy la ciudad opulenta que es el Rosario moderno, había no hace aún dos siglos un pequeño grupo de chozas primitivas hechas de troncos, y barro, cubiertas de cueros, en las que se tenían por temporadas los indios errantes de las tribus comarcanas.

Solo a principios del pasado siglo, en vísperas de los grandes días de mayo, empezó el mísero pueblo a adquirir importancia, desde que su inmejorable posición estratégica, la significaba para las operaciones militares.

Ya en ese tiempo la pequeña localidad, albergaba a varios miles de habitantes.

Estos pobladores de la Villa incipiente, se distinguieron por su pujanza heróica en las luchas de nuestra epopeya nacional, cuando la bravura gaucha hacía patria a punta de lanza y a filo de facón.

La tradición ha recogido el recuerdo de hazañosos hechos que tuvieron por teatro la Villa, y que circulaban en las reuniones del paisanaje, adornadas de prestigios legendarios.

Contaban las crónicas, las proezas del cura párroco del pueblo, que al frente de las milicias locales en el épico entrevero de San Lorenzo, cargaba contra los españoles, animando a sus bravos soldados improvisados, con el gesto y la voz y el ejemplo.

Pasado el viento de la guerra, y establecida ya la República, sobre las firmes bases de sus instituciones, se abrió al comercio en la paz, una era de prodigioso desenvolvimiento. Rosario se convirtió en ciudad en breves años favorecida por su situación envidiable, a orillas del gran Río, en medio de las grandes zonas propicias a las riquezas agrícolas.

Empezó a ser lo que sigue siendo cada día en mayores proporciones; un emporio de actividades comerciales, para la distribución de la riqueza campesina.

Cuando Buenos Aires se aisló del resto de la República, reconcentrándose sobre su centralismo absorbente, el general Urquiza declaró al puerto del Rosario, entrada natural de las once provincias federales.

En breve tiempo, y al amparo de esa disposición, Rosario se transformó de la pequeña ciudad antiestética y antigiénica que era en la urbe febril luminosa y bella, que sigue siendo.

El año 1870, en que entró al puerto el primer vapor llegado de Liverpool; fué un acontecimiento; ese vapor era el heraldo de la grandeza futura; desde entonces no han cesado de subir el Paraná buques de todas las naciones más distantes de la Tierra.

La diligencia, lenta y pesada de hace medio siglo, que era el único medio de transporte, fué suplantada por las ocho líneas de ferrocarriles que llegan, se enlazan con el Rosario, poniéndolo en comunicación con todos los puntos de la República.

Las antiguas casas coloniales cayeron en ruinas para dar espacio a los magníficos edificios modernos; las estrechas calles de un tiempo a los anchos bulevares de hoy, y diversas plazas espaciosas y bellas dan un aspecto risueño de jardín a la Urbe fabril y comercial.

Todo este asombroso desenvolvimiento realizado en tan corto plazo, es la verdadera maravilla del Rosario. Dá idea de la rapidez de ese crecimiento, el hecho de que su población se ha duplicado en solo tres lustros.

La posición que ocupa el Rosario actual, no es la misma que ocupó el primitivo pueblo, algunas leguas más al Norte, en la confluencia del Paraná y el Cacarañá, donde Gaboto, fundó el fuerte de "Sancti Spiritus", en 1572. Las incesantes arremetidas de los indios que destruyeron dos veces el famoso fuerte, obligaron a los pobladores a abandonar para siempre sus moradas. Algunos de los primeros colonos españoles quedaron entre las indiadas, alcanzando sobre ellos la dignidad de caciques. Francisco de Godoy, que era uno de estos españoles pasados a los indios, dominaba con su influencia la brava tribu de los Calchaquíes, que merodeaba por las orillas del Carcarañá. Este español fué quien hizo que dicha tribu se pasara al Sur de ese Río, en 1725, para librarse de la constante hostilidad de los Guaycurúes, otra tribu vecina más numerosa.

El sitio donde se acamparon estos indios prófugos, fué la sede de la actual ciudad del Rosario. Estaba comprendido su radio entre el arroyo Salinas, hoy Ludueña, y el Saladillo.

Francisco de Godoy, vivió gobernando a los indios con algunos parientes, amigos y su colaborador y suegro don Nicolás Martínez. Se ha perdido el recuerdo de la vida y obras de estos primitivos colonizadores; pero hablan las crónicas que por esa época, se construyó una iglesia con un cura párroco en propiedad.

Esa parroquia se llamó Capilla del Rosario; de la que tomó su nombre el pueblo.

La primera entrada que registra el libro de bautizos, se efectuó el 7 de Mayo de 1731, con el nombre de Petrona, hija de Marcos de Avalos, y Juana Medina.

Los antiguos pobladores que eran muy religiosos, atribuían una sobrehumana influencia a la citada Capilla en los acontecimientos del pueblo. Cuenta una vieja tradición respetada entre aquella gente sencilla, que a esa intervención milagrosa debe el haberse salvado la ciudad de una terrible incursión de los indios que entraron devastando las poblaciones vecinas.

A principios del siglo pasado la población con los esclavos era de 5.879 habitantes.

En las guerras de nuestra emancipación agitaron al Rosario sonados acontecimientos.

Allí se enrboló la primera enseña azulceleste que fué luego divisa de la Patria. Fué en 1812; el general Belgrano, jefe de los ejércitos del Norte, para evitar confusiones en las batallas contra los españoles que ostentaban la misma enseña de los libres, adoptó para sus tropas los colores tradicionales que usaron los criollos en las invasiones inglesas.

El día 27 de Enero de 1812, se enarboló la primer bandera nacional en la Batería Independencia montada en las Barrancas del Rosario, donde hoy es la plaza Brown.

Así, pues, Rosario de Santa Fe, tiene sus nobles títulos en la Historia de nuestra Libertad, al lado de su maravilloso desenvolvimiento.

Tal es, a grandes rasgos, la reseña de su fundación y de su progreso, a través de dos siglos.

### Las familias fundadoras del Rosario

Entre las principales familias fundadoras del Rosario, pueden considerarse las cuatro de Godoy, Martínez, Gómez Recio y Montenegro, que por sus enlaces entre sí y con otras, formaron el primer núcleo de la futura ciudad.

Todas estas investigaciones nuestras han tenido por principal objeto buscar datos auténticos relativos á don Francisco de Godoy, fundador del Rosario, y a su familia y la de Nicolás Martínez, su suegro, que según la relación histórica escrita y publicada por Pedro Tuella en 1801, fueron sus primeros pobladores.

En cuanto a Godoy, debemos confesar que hasta ahora no hemos encontrado dato auténtico alguno; presentado por Tuella como fundador del Rosario, le queda esta gloria por ese sólo testimonio.

En cambio, resulta comprobado que muchas personas de su apellido, y seguramente de su familia, existieron en los primeros tiempos de la fundación, y muy especialmente el capitán Nicolás Martínez, que era su suegro, según lo declara Tuella en su relación histórica.

### Familia Godoy

El fundador del Rosario, don Francisco de Godoy, era miembro de una familia ilustre cuyo apellido contaba hacia la época de la fundación, muchos personajes notables en el Río de la Plata.

HOY CALLE CÓRDOBA

Calle principal, hacia el Poniente: 94 varas con más 12 v. para call

SUD

PLANO APROXIMATIVO DEL TERRENO DONADO Á LA IGLESIA POR SANTIAGO MONTENEGRO EN 12 DE NOVIEMBRE DE 1757

BASE DE LA ACTUAL UBICACIÓN DE LA CIUDAD DEL ROSARIO

Escala 1 : 1000

ESTE — OESTE

Hoy cerca de la calle 25 de Diciembre — 74 varas de frente hacia el Oriente

74 varas — Hoy Calle Buenos Aires — ACTUAL PLAZA 25 DE MAYO

El árbol de Espinillo que sirvió de mojón

NORTE

(Lindero, al Norte, con más terreno del donante)

HOY CALLE SANTA FÉ

CIUDAD DEL ROSARIO DE SANTA FE

PLAZA DEL 25 DE MAYO

ITINERARIO DEL ROSARIO á

| | | |
|---|---|---|
| Santa Fé | 39 | Leguas |
| Corrientes | 113 | |
| San Luis | 163 | |
| San Juan | 294 | |
| Mendoza | 241 | |
| Santiago | 233 | |
| Rioja | 229 | |
| Catamarca | 233 | |
| Buenos Ays | 82 | |
| Tucuman | 276 | |
| Salta | 363 | |
| Jujuy | 335 | |

MERCADO

ITINERARIO MARITIMO del ROSARIO a

| | | |
|---|---|---|
| Santa Fé | 42 | Leguas |
| Paraná | 42 | |
| Corrientes | 190 | |
| Paraguay | 230 | |
| San Nicolás | 17 | |
| Buenos Ays | 110 | |
| Montevideo | 130 | |
| Goya | 148 | |
| Diamante | | |
| Bella Vista | 168 | |
| Concepcion | 130 | |
| Salto | 140 | |

TEATRO

MENSAGERIAS

RIO PARANÁ

Facsímile del primer plano del Rosario que se publicó en Julio de 1858

El general Antonio de Godoy, fué gobernador de Santa Fe en 1674, año en el cual entregó el mando a su sucesor el 10 de agosto, según consta en las actas del Cabildo que original se encuentran en Santa Fe.

Sus descendientes se encuentran entre los fundadores de las primeras poblaciones de Entre Ríos, hacia principios del siglo XVIII, y fué don Lrancisco de Godoy, que probablemente es hijo del general, quien fundó al Rosario en 1725.

Pocas noticias hemos podido adquirir sobre el fundador de la ciudad del Rosario.

Sabemos que pertenecía a una familia ilustre, y que en 1725 fundó al Rosario con algunos indios Calchaquíes, estableciéndose con su familia, a la que siguió la de su suegro Nicolás Martínez; como los registros parroquiales del Rosario no hacen mención de Godoy, aunque sí de muchas personas de su apellido, que seguramente formaban parte de su familia, suponemos que se ausentaría pronto de aquellos parajes, pues si hubiese fallecido en ellos, constaría por la partida de defunción, que no existe hasta el año 1761 inclusive, no pudiendo existir después, porque en treinta y seis años transcurridos desde la fundación, es imposible que su nombre no hubiera figurado con algún motivo en los libros parroquiales.

He aquí ahora los datos obtenidos sobre las demás personas de este apellido hasta 1760:

### Departamento de Rosario

Superficie: 1725 kilómetros cuadrados.

Población: 233.611 habitantes.

Límites: Este departamento está limitado por el Norte, con el de San Lorenso; por el Sud con Constitución; por el Este con el río Paraná, que lo divide de la provincia de Entre Ríos y por el Oeste, con el departamento de San Lorenzo.

División política: Este departamento está dividido en 10 distritos que son: Rosario, cabecera del departamento, Avila, Arroyo Seco Norte, Arroyo Seco Sud, Bajo Hondo, Cerrillos, Carmen del Sauce, Monte Flores, Pavón Norte y Saladillo Sud.

### Aspecto general

La provincia de Santa Fe, situada en la margen derecha del río Paraná, es de una horizontalidad casi perfecta.

Altas barrancas socavadas por la fuerza de las aguas en el territorio pampeano, forman el lecho del gran río; su elevación casi uniforme desde la desembocadura del Arroyo del Medio, alcanza su máximum en el Rosario, donde llega a 22 metros y continúa en esa altura para ir descendiendo lentamente hasta el río Carcarañá donde es ya bastante corta.

Inmensos bosques de árboles robustos aunque poco elevados, se extienden en la parte Norte, hasta confundirse en el Gran Chaco, cuyas infinitas y vírgenes selvas contienen las más ricas y abundantes maderas que peden desearse. Al Sud, por el contrario, los árboles se van haciendo de más en más raros, hasta que una planicie en que la vista se pierde en lontananza sin encontrar más árbol que el solitario y gigantesco ombú característico de la Pampa, compensa con la exuberancia de abundantes pastos, eminentemente propios para alimento de los ganados, la falta de las selvas del norte.

En toda la extensión de la provincia no se encuentra una sola montaña; algunas suaves ondulaciones del terreno, en los alrededores del Rosario, han dado motivo para designar con el nombre de Bajo Hondo a uno de sus distritos de campaña, mientras que en el norte del río Salado, reciben el nombre de Los Altos algunas desigualdades del suelo que remontan en dirección a la provincia de Santiago.

Una ojeada sobre las planchas XXIV y XXV del Atlas de Moussy, revelará mejor que la más amplia descripción la llanura del terreno, en que, en la representación gráfica, no aparece ángulo apreciable entre la línea horizontal que representa la base, y la que figura el declive del suelo de Santa Fe.

Un hecho pondrá más en claro la idea:

Basta decir que los ferrocarriles que cruzan la provincia han podido construís más de tres mil kilómetros de vía, sin necesidad de terraplenas que pasen de uno o dos metros.

En una extensión de cerca de doscientas leguas, desde la ciudad de Córdoba al Rosario y de ésta a Buenos Aires y al Atlántico, no hay más que una elevación de 393 metros 27 centímetros sobre el nivel del mar; y si consideramos la elevación del Rosario (la plaza 25 de Mayo) sobre el nivel medio de las mareas del Río de la Plata frente a Buenos Aires, resulta una altura de 38 metros en trescientos kilómetros.

Todo esto hace a la provincia eminentemente propia para la agricultura y pastoreo, pues el agua de las lluvias penetra profundamente el suelo, cuya escasa pendiente le impide escapar.

Desarrollada como está en alto grado la industria de la cría de ganados, y fomentada por todos los medios la agricultura, el viajero que cruza las llanuras encuentra a menudo numerosos rebaños y grandes rodeos de haciendas, y ve de cuando en cuando el pajizo rancho o cabaña del pastor, cuando no los importantes edificios de los propietarios acaudalados, nacionales y extranjeros, que se levantan en medio de la Pampa, como el emblema de la civilización y anuncio práctico de los resultados del trabajo.

En las numerosas colonias agrícolas de la Provincia el paisaje cambia de aspecto, y según la estación, puede verse ondular, por largas leguas, un mar verdoso de las pajas del trigo, o inclinarse al impulso del viento las espigas doradas que prometen una abundante cosecha.

Todo indica en Santa Fe un país naciente y rico en los dones de la naturaleza, y que sólo necesita el trabajo del inmigrante europeo para recompensarlo ampliamente de sus fatigas.

### Hidrografía

El Paraná, uno de los más hermosos y grandes ríos del mundo, cruza la Provincia de Santa Fe, en toda su extensión, cuyas costas baña en 436 kilómetros.

Su anchura, que de costa a costa en la tierra firme nunca baja de cuatro o cinco kilómetros, suele pasar extraordinariamente estos límites, cuando se divide en varios brazos, dejando entre ellos numerosas islas de una vegetación exuberante, que hace recordar a veces los bosques seculares de los trópicos.

En las épocas de las grandes crecientes, sube el río hasta ocho metros sobre el nivel ordinario, y cubriendo las islas asemeja un mar cuyos límites se pierden en el horizonte, juntándose con la línea aparente de los cielos: tal sucede frente a las ciudades de Santa Fe y Paraná, donde el río forma una balsa de más de veinte kilómetros de anchura, que atraviesan en línea recta los vapores.

La profundidad es tal, que en todo tiempo pueden navegar en el Paraná buques de más de dos mil toneladas, fondeando en el Rosario a pocos metros de la costa, para descargar sus mercaderías de una manera económica.

Este río tiene crecientes, que empezando generalmente a mediados de Diciembre, continúan hasta Mayo, época en que la bajante se hace centir.

Parece también que existe un período decenal de crecientes máyimas, que concuerdan con el mínimo de las manchas del sol. (1)

Estas crecientes enormes se han repetido en los años 1812, 1858, 1868, 1878 y 1888. Las crecientes extraordinarias se anuncian a fines de Octubre y principios de Noviembre, en que el río empieza a crecer de una manera anormal, habiendo veces en que sube el nivel hasta veintiocho centímetros en veinticuatro horas.

Las crecientes extraordinarias de 1812 y principalmente la de 1858, fueron notables.

Las islas, que en tal caso van siendo rápidamente cubiertas, empiezan a desprender inmensas masas de vegetación pastos, árboles, yerbas, juncos, camalotes, y multitud de objetos que amontonados por las aguas forman verdaderas islas flotantes, que uniéndose unas a otras, llegan a abrazar muchas cuadras de extensión.

Innumerables animales sorprendidos por la creciente buscan refugio en esos camalotes o islas flotantes que se llenan de víboras, carpinchos, ciervos y aun tigres. Grandes bandadas de todas clases de pájaros pescadores y voraces se precipitan sobre ellas, haciendo presa en sus habitantes, y de cuando en cuando los isleños atraviesan en sus rápidas canoas para recoger, también su parte en aquél fácil botín.

En la creciente del año 1868-69, los muelles del Rosario fueron cubiertos por las aguas, y recordamos haber paseado en botes sobre ellos. Fué después de ésta que se elevó el nivel de algunas calles y de los mismos muelles, que hoy pueden servir en todo tiempo.

El Paraná, en toda su extensión, se divide en muchos canales, que penetran más o menos profundamente en el interior de la provincia, siguiendo siempre casi paralelamente el brazo principal: tales son los canales de San Javier y Cayastá, al Norte y el de Coronda en el centro; estos canales que algunas veces suelen denominarse ríos, son navegables para buques de corto calado, a excepción de las épocas de grandes bajantes, habiéndose así convertido en la vía de comunicación de todos los pueblos y colonias fundadas sobre sus márgenes.

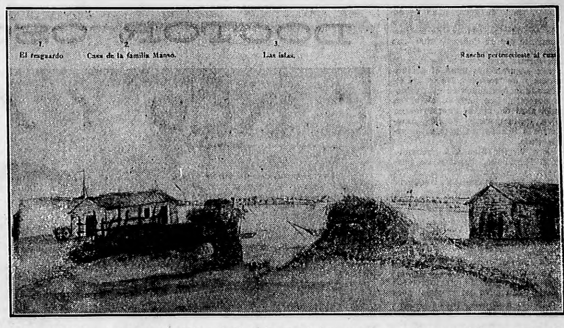
Existen empresas de navegación por el canal de Coronda y San Javier, que tienen varios vapores que tocan en todos los puntos de la costa, desde el Rosario hasta San Javier, resultando así que se convierten en puertos fluviales varios pueblos y colonias importantes, como Jesús María, Coronda, Santo Tomé, Rincón, Cayastá, Helvecia y muchos otros cuyo progreso está asegurado, a la vez que demostrado por esas nuevas líneas.

El Salad y el Carcarañá son, después del Paraná, los ríos más importantes que cruzan la Provincia de Santa Fe.

El primero, viene desde la provincia de Salta, donde tiene el nombre de Juramento por haberse jurado sobre su margen la bandera nacional; sigue por la de Santiago, cruza toda la de Santa Fe, hasta que se arroja al Paraná frente a la ciudad capital, confundiendo allí sus aguas con los ríos o canales de Santa Fe y Coronda, que como hemos dicho, n son más que brazos del gran río. El Salado, aunque hoy no es navegable en su interior más que para embarcaciones de un calado muy reducido, ha sido estudiado por varias comisiones científicas, como la del capitán Page y la empresa de Rams y Rubert, y de esos estudios se desprende que la navegación es practicable, según el tesimonio de hombres científicos, después de detenidos exámenes, estudios y reconocimientos.

Aunque este río lleva el nombre de Salado, sus aguas son siempre potables y hombres y ganados las beben perfectamente; en la época de las crecientes, el inmenso caudal de agua anula casi por completo su salobrez, y aun en las secas, cuando las grandes evaporaciones que produce una temperatura elevada, aumentan la cantidad relativa de sal ésta no es tanta que no pueda beberse.

El ro Carcarañá, que nace en la sierra de Córdoba, cruza, esta provincia con el nombre de Tercero, y toma el que le hemos dado al penetrar en Santa Fe,




La bajada principal del puerto del Rosario. — Copia de la acuarela hecha por E[illegible] Carrasco, el 7 de enero de 1834

donde divide los departamentos de San Gerónimo e Iriondo, de San Lorenzo y Caseros, formando, por decir así, la costura de una caña de bota, que representa la parte Norte de la Provincia, con el pie que semeja el antiguo departamento del Rosario, donde desemboca en el Paraná.

El Carcarañá, débilmente salobre, como el río Salado, no es actualmente navegado.

Sin embargo, se han hecho varias tentativas para navegarlo, todas con el mejor resultado; en 1813 el piloto Peña bajó el río desde el Paso de Ferreira, situado a 30 leguas de Córdoba, hasta el Paraná, navegación que hizo en un bote de remos.

En 1825 se efectuó otra expedición, bajo los auspicios de Mariano Fragoeiro, que cruzó todo el río en 18 días; y se efectuó una última expedición por Augusto Liliedal, que partiendo de Villa Nueva el 24 de Noviembre de 1856, llegó al Paraná el 6 de Diciembre, haciendo un trayecto de noventa y siete leguas.

La navegación del Carcarañá, para embarcaciones de corto calado, no es pues un problema, aunque sería necesario allanar algunas dificultades, domo destrucción de bancos de tosca y aglomeraciones de troncos de árboles en varios parajes angostos. Es indudable que el aumento de población y riqueza en los territorios qhe riega, hará que en el futuro los gobiernos y empresas se ocupen de este importante tópico, dando por resultado la comunicación barata y fácil de una inmensa zona mediterránea con el litoral.

El río que en muchas partes tiene más de doscientos metros de anchura, y que nunca baja de cincuenta, ha cavado su cauce en el terreno de la Pampa, formando barrancas pintorescas y no muy elevadas, que son riquísimas en toda clase de fósiles de la época cuaternaria: varios de los museos europeos y también los de Buenos Aires, y La Plata poseen ejemplares de especies extinguidas, que han sido descubiertas en las barrancas del Carcarañá.

El doctor Burmeister y Martín de Moussy hacen referencia en sus obras, frecuentemente, a diversos fósiles de la fauna megatheriana, encontrados en las barrancas de ese río.

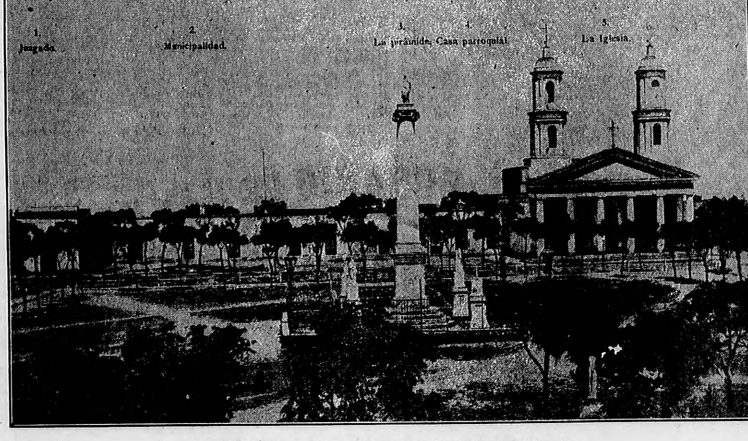
A más de estas grandes arterias, la provincia de Santa Fe está cruzada por multitud de arroyos de menor importancia, pero que la tienen muy elevada en cuanto contribuyen a esparcir abundantemente el agua, elemento vital y fuente de progreso y prosperidad. Los arroyos —del Medio, del Sauce Pavón, Saladillo, Ludueña, San Lorenzo, los del Monge, Colastiné y Tortugas, en Coronda; y los saladillos Dulce y Amargo, arroyos de Aguiar, del Rey, y muchos otros riegan toda la provincia facilitando la población del territorio.

Tocando a la ciudad de Santa Fe, está la gran laguna Guadalupe, en que desemboca el Saladillo Grande, arroyo que está formado por la reunión de los Saladillos Dulce y Amargo a que nos hemos referido.

La Guadalupe tiene generalmente una longitud de veinticinco kilómetros por poco más de seis de anchura, pero estas dimensiones aumentan notablemente en la época de las grandes crecientes, cuando se une con el río Parana formando una lindísima bahía; las lagunas de las Víboras, Mar Chiquita, y muchas otras son poco estudiadas y es lo más probable que muchas de ellas, es decir, las de la parte Norte de la Provincia, no son formadas más que por los desbordes del Paraná, que inunda las tierras bajas durante las crecientes, y que, al retirarse, deja sus aguas dando origen a gran cantidad de lagunas.

La gran horizontalidad de la superficie general de la provincia, favorece la permanencia de las aguas pluviales, las lluvias forman a menudo muchísimos lagos, cañadas y bañados, que sirven admirablemente para abrevar los ganados, fertilizar las tierras y favorecer el desarrollo de la vegetación. Esto que es muy notable al norte, no lo es tanto al sur, donde no se producen tan abundantes lluvias.

Esa corta pendiente de los terrenos, es también la causa de las continuas vueltas que dan los ríos Salado y Carcarañá, que tienen que recorrer una grande extensión de tierra formando muchas sinuosidades y curvas, para buscar el declive necesario para la corriente de sus aguas.




La ciudad del Rosario en 1863. — Plaza 25 de Mayo, vista desde la calle Comercio.

### Naturaleza de los terrenos

Los terrenos de la provincia de Santa Fe, son en general muy fértiles y especialmente en el departamento de la Capital, Garay y San Javier, donde el limo arrojado por las aguas de las crecientes y los numerosos detritus vegetales, renuevan constantemente su fertilidad.

Su formación, como la de casi toda la Pampa argentina, pertenece a la época terciaria y más propiamente al período plioceno, según Bravard.

Una capa de humus o tierra vegetal, cuyo espesor varía de 30 a 90 centímetros, es la que forma la superficie; sigue la arcilla pampeana, desprovista de fósiles (a excepción de los puntos indicados) cuyo espesor suele llegar hasta 20 y más metros y donde se encuentra alguna tosca y por último se llega a la tierra arenosa, blanca y amarillenta, en que se halla siempre el agua al nivel de los ríos cercanos.

El agua se encuentra con facilidad en toda la provincia y aunque en algunas partes tiene un ligero sabor salado, es excelente para el consumo de los habitantes y las haciendas las beben con avidez. En la ciudad del Rosario los pozos tienen de 20 a 22 metros de profundidad, pero en algunos de los alrededores, se encuentra a 12, 8, 6 y aun menos metros, como sucede en la costa del arroyo de Ludueña y Bajo Hondo.

Igual cosa sucede en los departamentos de la provincia donde la profundidad de la capa de agua está en relación de la altura de los terrenos sobre el nivel de los ríos.

En la provincia de Santa Fe no hay minas ni metales; la piedra misma es desconocida, y solamente en las barrancas de algunos de sus ríos, como el Paraná, Carcarañá, etc., se encuentra alguna "tosca". En los alrededores del Rosario se ha encontrado únicamente cierta tierra gredosa bastante y buena para la fabricación de baldosas y objetos de alfarería: de la tosca, se hace una "tierra romana" muy usada en las construcciones".

Una de las grandes ventajas de las tierras de Santa Fe, está en que los pastos que produce son abundantes en principios salinos, haciendo innecesario el empleo directo de la sal para el mantenimiento de los ganados.

Pocos son los campos cuyos pastos no tengan en cantidad suficiente esa sal, y en tales casos, fácilmente se remedia el defecto con el uso de grandes terrones de este mineral, que se arrojan sobre el suelo, y que el ganado lame absorviendo la cantidad que necesita para su mejor desarrollo.

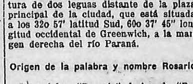
De todo esto resulta que la piedra que se emplea en la provincia para construcciones, empedrados, etc., etc., es importada de otras provincias, y aun del extranjero cosa fácil en vista de los ferrocarriles que la unen a las primeras y de la baratura de los fletes a Europa. Se desprende también, que todos los edificios de la provincia son de ladrillo, habiendo muy pocos de madera y fierro y ninguno de piedra.

La arena es abundante en el río Paraná, donde en la época de las bajantes forma grandes bancos, que son explotados para las construcciones.

Esta arena es dorada, muy fina, y ventajosa para la preparación de la "cal" que se usa en la albañilería.

El clima de la provincia de Santa Fe, como el de Buenos Aires y Entre Ríos, es uno de los más benignos y saludables que pueden encontrarse en cualquiera parte del mundo. Situada esta provincia geográficamente a una latitud muy aproximada a la del medio día de España, Grecia y Sicilia, posee un clima físicamente llamado "suave", comparable al de las localidades más universalmente conocidas por su agradable temperatura, como Nápoles y Palermo en Italia, Lisboa en Portugal, Valencia, Barcelona y Sevilla en España, puesto que su temperatura media es de 17o. centígrados, según resulta de las observaciones meteorológicas que se han efectuado.

La pureza de su cielo, la limpidez de su atmósfera, el brillo de los astros, la exhuberancia y riqueza de la vegetación, especialmente en el norte de la provincia, todo contribuye a hacer de esta parte de la república, uno de los países más agradables y sanos que pueda disfrutar el hombre.



La provincia tiene 131.582 kilómetros cuadrados y está comprendida entre los 28o. y 34o. 52' latitud sud, y 58o. 45' a 62o 10' longitud occidental del meridiano de Greenwich.

La temperatura media del verano es de 24o centígrados, en el invierno, de 11o, y la anual de 17o.

El municipio del Rosario tiene por límites, al norte y Este, el río Paraná; al sud y oeste los arroyos Saladillo y Ludueña, comprometiéndose todo el espacio contenido entre los dos arroyos, trazando una línea del uno al otro, a la altura de dos leguas distante de la plaza principal de la ciudad, que está situada a los 32o 57' latitud Sud, 60o 37' 45" longitud occidental de Greenwich, a la margen derecha del río Paraná.

### Origen de la palabra y nombre Rosario

La palabra "Rosario" deriva de "Rosa". por considerarse que la devoción de aquel nombre forma una especie de corona de flores que se dedica a la "Rosa Mística". que es uno de los nombres emblemáticos con que los cristianos saludan a la madre de Dios.

Antes de 1208, no se había extendido en el mundo católico la advocación a María Santísima del "Rosario", la que fué propagada por Santo Domingo de Guzmán después de esa época.

Dice la historia que al empezar el combate naval de Lepanto en que se encontraron unidas las escuadras de Venecia, los Estados Papales y la España, en la gran armada al mando de don Juan de Austria, contra las turcos mandó éste enarbolar en su galera capitana una banedra en honor de la Virgen, adornando su pabellón con el rosario, poniendo bajo su protección el combate.

Fué éste el 7 de octubre de 1571. día en que se hacían grandes procesiones en Roma en honor de la Virgen del Rosario, para que concediera la victoria a los que se habían puesto bajo su amparo.

El triunfo fué tan grande y decisivo como es sabido, y cuando llegaron las noticias a la capital del mundo católico viéndose que había sido obtenido el mismo día en que se rogaba públicamente a la Santísima Virgen bajo la advocación del Rosario, se impulsó esta devoción; y el papa Gregorio XIII en 1573 instituyó la fiesta que hoy se celebra el "Primer Domingo de Octubre" de cada año.

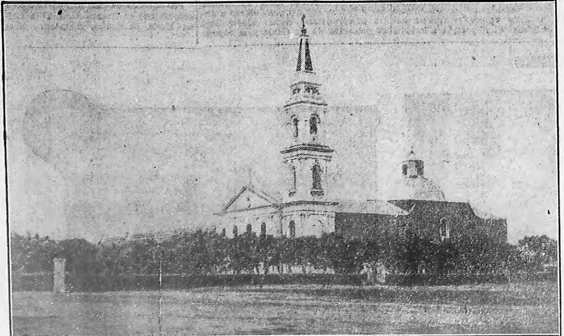
Este es el origen del nombre del Rosario, aplicado después a tantas ciudades del mundo católico, entre las que se cuenta la hoy llamada Rosario de Santa Fe, que es indudablemente la más importante de todas las que llevan igual nombre

El erudito don Joaquín Basts, en su Diccionario Histórico Enciclopédico, da la historia y etimología de la palabra Rosario de un modo bastante completo: como esa obra es rara, creemos conveniente reproducir el artículo dedicado a ella, que es el siguiente.

### Rosario

Fleuri en el discurso preliminar al tomo vigésimo de su "Historia Eclesiástica" supone que los monges del siglo XI fueran los inventores de los "rosarios". Este escritor dice que cuando se instituyeron os hermanos legos en las religiones, se dispuso que rezaran todos los días un cierto número de Padre Nuestros en cada una de las horas canónicas, y que a fin de que pudieran contarlos con facilidad llevaban una porción de granos enhebrados, de donde tomaran después origen los "rosarios".

El "rosario" compuesto de quince



El convento de San Carlos, en San Lorenzo, en 1864

misterios, cinco de gozo, cinco de dolor y cinco de gloria, con quince decenas de Ave Marías, ada una de las cuales comienza por un Padre Nuestro, que se reza en honor de la Virgen María, parece formar una especie de "rosa": de donde seguramente tomó el nombre de corona y de "rosario". No es del todo aclarada la institución de esta plegaria o devoción. Los unos la atribuyen a Paulo, abad del monte Phermeeno en la Libia, contemporáneo de San Antonio; otros a San Benito, y otros al venerable Beda.

Polidoro Virgilio dice que queriendo Pedro el Hermitaño, disponer los pueblos para la cruzada en tiempo de Urbano II en 1096, les enseñó el salterio láico o secular, compuesto de muchos Padre Nuestros, y de ciento y cincuenta Ave Marías, del mismo modo que el salterio eclesiástico consta de ciento y cincuenta salmos, cuya práctica, añade, había aprendido de los solitarios de la Palestina.

Muchos autores, entre otros Mezeray, atribuyen a Santo Domingo de Guzmán, fundador de la orden de predicadores, el origen e instituciNn del "rosario" por los años 1208; pero don Lucas de Achery prueba que estaba en uso desde el año 1100 y que el santo fundador de la orden de predicadores y sus individuos no hicieron más que restablecer la cofradía de "rosario" y propagar considerablemente esta devoción, en lo que convienen todos los historiadores.

El P. Miguel de la Camándula compuso otro "rosario" que tiene 33 granos en memoria de los años que vivió Jesucristo.

La "corona" es otra especie de "rosario" que contiene siete decenas en obsequio de los siete dolores de la Virgen.

Los orientales tienen una especie de "rosario", que ellos llaman "cadenas", con la que hacen plegarias y recitan principalmente los nombres de as perfecciones de Dios. Los devotos de la secta de Foe es la China llevan en el cuello y en el brazo una especie de "corona" o "rosario" compuesto de 100 granos, entre ellos ocho más grandes, y al fin uno mucho mayor. Al pasar estos granos por los dados profieren unas palabras devotas. En el día 1o. 15 de cada luna los tonquineses hacen una fiesta, en la que están obligados a decir seis veces sus coronas.

Los bonzos japoneses recomiendan a los devotos recitar cada día ciento y ocho veces una oración, porque dicen ellos es igual al número de los pecados que está expuesto el hombre a cometer. Los talapones de Siam se sirven igualmente de una corona que tiene también 108 granos y algunos que llegan hasta 180 según el P. Tachard. Se les ve muchas veces a estos insulares andar por las calles con las coronas en la mano recitando ciertas oraciones, mientras que hacen pasar los granos entre los dedos.

Las coronas de los turcos o mahometanos es compuesta por lo común de seis decenas, pero los granos son de igual grosor. Al empezar la corona recitan una oración prescripta por la ley. Cuando han concluído la primera parte, dicen treinta veces "Dios es digno de alabanza": a la segunda "gloria sea dada al Señor" y a la tercera exclaman "Dios es grande".

Estas fórmulas repetidas forman 99 oraciones, lo que hizo creer a algunos sabios que esta corona mahometana fuese una imitación de las 100 bendiciones que deben repetir cada día los judíos.

#### Aniversarios notables del Rosario

1535 mayo 28. — Fundación del fuerte de Corpus Christi, por Juan de Ayolas, en los territorios en que actualmente está el Rosario.

1689 diciembre 27. — El capitán Luis Romero de Pineda toma posesión de la merced de tierras en que después se fundó la ciudad.

1725. — Día incierto, que puede celebrarse el primer domingo de octubre. Don Francisco de Godoy funda al Rosario.

1731 mayo 7. — Se establece la parroquia de los Arroyos, abriéndose el primer libro de bautismos.

1757 noviembre 12. — El capitán Santiago Montenegro dona el terreno en que se levantó la iglesia y el palacio municipal.

1812 febrero 27. — El general Manuel Belgrano inventa la bandera nacional y la enarbola en la batería Libertad.

1823 octubre 29. — El Rosario es declarado ilustre y fiel villa.

1852 agosto 5. — El Rosario es declarado ciudad.

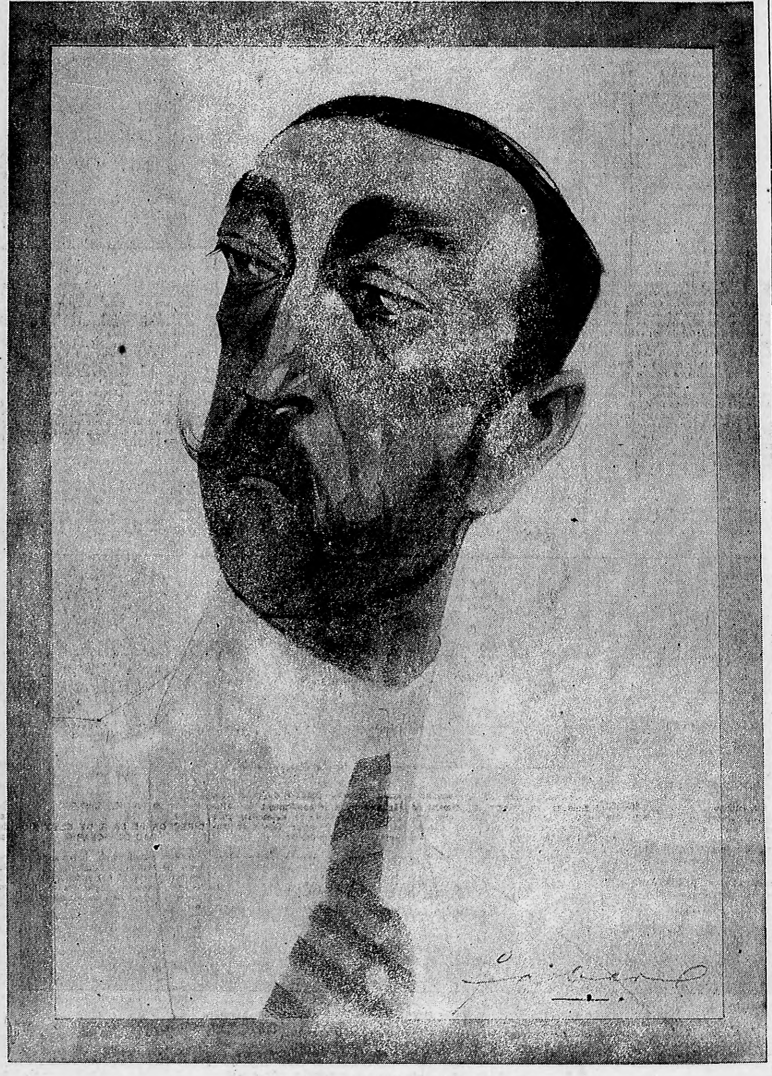
1863 abril 20. — Se inauguran los trabajos del Ferrocarril Central Argentino.

1891 junio 23. — Se coloca el primer ladrillo para la construcción del palacio municipal.

#### Población de la ciudad del Rosario desde su fundación hasta el año 1913

Año 1725, fundación; 1763, 250 habitantes; 1801, 400; 1815, 763; 1842, 1500; 1851, 3000; 1858, 9785; 1869, 21.169; 1887, 50.914; 1895, 91.669; 1900, 113.168; 1901, 117.410; 1902, 121.189; 1903, 127.040; 1904, 129.117; 1905, 131.413; 1906, 150.841; 1907, 152.923; 1908, 167.516; 1909, 176.075; 1910, 198.781; 1911, 208.990; 1913, 233.611.

# DOCTOR OSCAR MEYER



## ISTENDENTE MUNICIPAL DEL ROSARIO

El progreso portentoso de la bella ciudad del litoral, culminado en estos últimos años, debe a la actividad e inteligencia de su lord mayor, doctor Oscar Meyer, su principal factor.

Hombre de grandes iniciativas y de indiscutible pericia en el difícil gobierno comunal, ha sabido, desligándose de las ataduras políticas que su filiación partidista parece poner a todos sus correligionarios, circunscribir su acción al servicio exclusivo de su cargo, en beneficio directo de la ciudad de sus afectos.

En tal sentido, la administración del doctor Meyer no puede ser ni más fecunda ni más benéfica. El Rosario tiene en él, un gran intendente y un decidido servidor, de quien ha de esperar todavía mayores y numerosos progresos.

CRITICA, al señalar los adelantos de la segunda ciudad de la República, no puede menos que dejar constancia, con este acto de homenaje al doctor Meyer, de la eficacia de su gobierno y de lo benéfico de su acción en el progreso comunal rosarino.

#### La fisonomía de una gran ciudad

Pocas ciudades sudamericanas caracterizan tan acentuadamente como Rosario de Santa Fe el tipo de la gran urbe comercial e industrial a la manera yankee. Es una ciudad que se ha engrandecido merced al dinamismo vigoroso de su propio esfuerzo; de ahí esa fisonomía animada y enérgica que delata una actividad funcional infatigable y optimista. Población educada en la docencia severa del "self help", evidencia en todo la influencia tenaz de esa ayuda propia. No hay que buscar allí esos rincones de vida tradicional que la marcha despareja del progreso deja, como abandonos hechos al sentimentalismo de los que sueñan, en otras ciudades. Rosario es de hoy y mira francamente hacia el porvenir, desvinculada con soberbio esfuerzo de esa apática tradición vegetativa que suele escoltar a estas fundaciones seculares del coloniaje. Asentada largamente en ancho perímetro, a la vera de su espléndido parque Independencia, parece preparada para hospedar generosamente al millón de habitantes que tendrá pasados algunos decenios. Durante el día sus calles llevan la vida agitada y afanosa que exige un tráfago comercial tn prodigioso como el suyo. Al cruzarlas a ciertas horas, bajo el sol caldeado de la mañana, entre el rechinar de los cargados camiones en marcha, el estrépito de automoviles y tranvías, el activo hormiguear de una muchedumbre seria y apresurada, frente a los amplios escaparates de los grandes "magasines" y las chapas lustrosas de los bancos, se creyera hallarse en plena "City" porteña a la hora de gran actividad urbana. Y la ilusión se acentúa cuando el transeunte, al volvel una esquina, avista, grave, correcto, pulcro y cuadrado en su puesto, al agente policial de apostura y vestimenta bonaerense...

Diez y nueve líneas de tramways eléctricos, en coches elegantes y cómodos, cruzan los diez barrios de la ciudad, jirando circularmente hasta las estaciones y puerto. Por aquellos, entran a diario numerosísimos trenes que vuelcan su población de pasajeros y la riqueza abundante de su carga. Y como entran, salen, en una especie de radiación de energías y de trabajo fructífero, que Rosario, corazón vigoroso y vasto, envía y acoge en una especie de función circulatoria sana e incansable. Pueblo trabajador y fuerte, en todo acusa esa actividad tesonera. Pocas poblaciones como la del Rosario acusan tal aspecto de holgura y bienestar, reflejado en una edificación amplia y limpia, si no monumental, en su urbanización envidiable, en sus ocho bellas plazas, en su fisonomía toda. Aspecto de ciudad que vive fiñeeo6 fdúv bz gfi kñ qfl qfijájá taro sanamente su vida, confiada en su esfuerzo, rica y esperanzada en un porvenir ganado por sus cabales.

A la hora de embarcarse, en un taxi rápido, se recogen las últimas impresiones de la simpática ciudad. Una postrera visita al Porque, dormido bajo la sombra plácida de las arboledas, un vistazo al Rosario monumental: el Palacio de Justicia, la Escuela Normal, el Jockey Club, inconcluso todavía, el Cuartel de Bomberos, la venerada iglesia Matriz, la de Santa Rosa, el teatro Colón, la Bolsa de Comercio y otras expresiones arquitectónicas sólidas y hermosas. Después, el puerto. A la luz crepuscular, brinda éste un fantástico miraje náutico, un bosqeu de mástiles y chimeneas que hablan de todos los climas, de todas las tierras del mundo, recogidos como en ancho regazo por la ciudad dhospitalaria. Y más tarde, ya en pleno Paraná, bajo los inmóviles destellos se avista desde cubierta un panorama rutilante anchamente esparcido sobre la ribera oscura. Es Rosario, la gran ciudad, que queda ahí como un hogr luminoso y augural...

#### Avenida—

Cuando los primeros pobladores del Rosario trazaron las primeras calles lo efectuaron al rumbo de la aguja, o magnético, mientras que las lonjas de los terrenos de la primitiva merced, y de las ventas posteriores, se hicieron a rumbos verdaderos. Esta es la causa por la cual los terrenos se encuentran formando ángulo con la dirección de las calles.

Hasta 1842 las calles ni la plaza, hoy llamada 25 de Mayo no tenían nombre titulándose por el de uno de sus principales vecinos.

La edificación reducíase en el época, a unas 40 casas de azotea; el resto de los moradores habitaba ranchos de paja.

Según la mensura que en 1850 practicó el agrimensor de Buenos Aires, Raimundo Prat, esa diferencia es de 1[illegible] grados al Este, ángulo que formaban entonces y siguen formando hoy las calles de la ciudad con los terrenos de los suburbios.

El buen trazado de las calles rosarinas ha sido siempre constante preocupación de sus intendentes y los sistemas de asfaltado más moderno han tenido su aplicación.

Dentro del área municipal, se cuentan 334 cuadras con una totalidad de 329.000 metros de adoquinado de granito a base de arena; granito a base de ormigón, existen 700 cuadras o sean 800.000 metros.

Hay así mismo 357 de adoquinado de madera a base de hormigón. Sin pavimentar existía a primeros de 1914 una tercera parte del municipio. Durante el año se han ido adoquinando otras 170 cuadras.

Entre esas vas pavimentadas cuéntanse numerosas avenidas, bulevares de hermosa perspectiva y frondoso arbolado que nada tienen que envidiar a los de Buenos Aires por su trazado y su belleza, y que constituyen una de las pruebas msá elocuentes de la grandeza de la ciudad rosarina.

#### Nomenclatura de la ciudad

En 1853, siendo juez de policía el comandante don Estanislao Zeballos, dió al Rosario la prime nomenclatura de sus calles, haciendo pintar a uno de los dependientes de su tienda, tablillas de pino que contenían los nombres con letras.

Aquel sistema prolongóse algunos años, así como el de la numeración por un método parecido, transformándose lentamente hasta alzar la perfección actual, que llega a los rincones más humildes de la población.

#### El alumbrado

Moderno en todos sus aspectos, el Rosario tiene sus plazas, paseo y bulevare iluminados pródigamente con luz elécsonomía.
trica, que contribuyen a hermosear su fi-

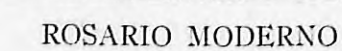
En Diciembre de 1913 contaba con 2.070 focos de alumbrado público, 663 de arco voltáico y 1.536 de focos de gas. El alumbrado privado cuenta con 11.205 abonados a la luz eléctrica y 3.282 a la de gas.

#### Los teatros

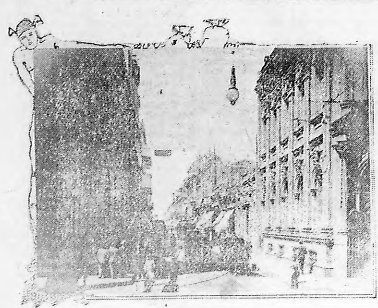
El arte escénico tiene entre la culta población rosarina numerosísimos adeptos.

Hay actualmente funcionando cinco teatros, Opera, Colón, Royal, Politeama y Comedia. En ellos celebráronse durante el año 1913 mil dos funciones con un total de 451.956 espectadores.

Por aquellas escenas han pasado, poco después que en Buenos Aires, Titta Ruffo, María Barrientos, el maestro Mas-



## ROSARIO MODERNO



Santa Fe y San Martín



Calle Córdoba y General Mitre



Lago del Parque Independencia



Monumento a Garibaldi.

cagni, que dirigió el estreno de "Isabeau", conocida en Rosario como en la capital Federal antes que en Europa.

Como se sabe, Rosario es el punto obligado en la excursión más breve que realizan las grandes compañías que durante la temporada de invierno van a Buenos Aires.

**Bibliotecas—**

La afición a la lectura determina el continuo crecimiento de la biblioteca popular, que en estos últimos cuatro años apenas ha podido satisfacer a la concurrencia de estudiosos.

La biblioteca argentina que costea el erario municipal, competentemente dirigida, ha venido a facilitar el conocimiento de las principales obras consagradas compartiendo con la otra institución la preferencia de los intelectuales.

**Bienes raíces**

Para dar una idea del crecimiento de la propiedad en el Rosario, basta extractar como comenzaba el padrón del año 1816 que decía textualmente así:

"Padrón de los individuos que habitan en este Pueblo del Rosario de los Arroyos almando del alcalde de la Sta. Hermandad Don Bernardino Moreno: manzana No. 1; 1a.. casa del Sr. Cura y Vicario, varn D. Atanasio San Martín, patria Buenos Aires, edad 28 años, Profesión presbítero, estado soltero (una casilla en blanco que dice pardos o morenos) clase americano".

Otra idea es la escritura de una medición de propiedad de la misma época, que dice así:

Pedro Manuel de Arismendi, nombrado por Vera Mujica para practicar una inspección en la Capilla del Rosario, que efectuó el 11 de Octubre "habiendo medido una cuerda de algodón con cien varas castellanas" midió las propiedades de la calle Buenos Aires, a partir del árbol o mojón de la propiedad de la Iglesia (cerca de la actual esquina Buenos Aires y Santa Fe), hacia el Sur, resultando:



Ingeniero Laurent Meeús, administrador delegado de la compañía de tranvías de Rosario.

| | | |
|---|---|---|
| Propiedad de la Iglesia donada por Santiago Montenegro . . . . . . | varas | 74 |
| Maestre de campo Pedro de Azevedo, comprado a Narcizo Joseph de Suero . . . . . . . . . | „ | 100 |
| Manuel Neto Barreiro, comprado a Juan Joseph Alzugaray, quien a su vez lo hubo de Narciso Joseph de Suero. | „ | 100 |
| Capitán Josef Morales (comprendido en la quinta de Barreiro) . . | „ | 60 |
| Bartolo Cuevas (comprendido en la quinta de Barreiro) . . . . . . | „ | 72 1\|2 |
| | varas | 406 1\|2 |

Es decir que en las cuatro cuadras comprendidas entre Santa Fe y San Juan, no había en 1763 más que cinco propietarios en el Rosario".

Ahora compárese ese sistema con el que se practica en la actualidad, provocado por el crecimiento de la propiedad.

He aquí una estadística de 1913:

"Movimiento de la propiedad durante el año 1913, en las seis secciones:

| | |
|---|---|
| Propiedades vendidas, con edificio . . . . . . . . . . . | 899 |
| Id., sin edificio . . . . . . | 1.245 |
| Metros cuadrados de superficie con edificio . . . . . . | 3.810.899 |
| Id., id., sin edificio . . . . . | 4.985.240 |
| Importe de ventas con edificio . . . . . . . . . . . | 15.374.260 |
| Id., id., id.; sin edificio . . . | 10.888.093 |
| **Hipotecas en las seis secciones..** | |
| Propiedades hipotecadas con edificio . . . . . . . . . . | 1.140 |
| Id., id., sin edificio . . . . . | 419 |
| Metros cuadrados de superficie con edificio . . . . . | 668.172 |
| Id., id., sin edificio . . . . | 2.407.716 |
| Importe de los préstamos con edificio . . . . . . . . . . | 12.040.390 |
| Id., id., sin edificio . . . . . | 2.459.038 |

Como se ve el contraste no puede ser más asombroso e indica por sí solo la transformación del insignificante villorrío en la gran ciudad de hoy.

**Vías de comunicación**

En 1853 el viaje de Buenos Aires al Rosario hacíase en nueve días "de navegación peligrosa" según relatos de la época que constan en las diversas historias del Rosario.

Hoy el mismo trayecto realízase en cinco horas por dos distintas líneas férreas o en doce a bordo de espléndidos vapores.

Rosario es el punto a donde convergen las líneas de los ferrocarriles Central Argentino Rosario a Puerto Belgrano, Oeste de Buenos Aires, Provincia de Buenos Aires, Provincial de Santa Fe, Central de Córdoba o Córdoba y Rosario con extensión a Buenos Aires, los cuales la ponen en comunicación directa con la Capital Federal y demás provincias del interior, dista 304 kilómetros de Buenos Aires y 166 de Santa Fe.

El 20 de abril de 1863 fueron solemnemente inaugurados por el presidente de la República General don Bartolomé Mitre, los trabajos para la línea del ferrocarril Central Argentino ente Rosario y Córdoba. En 1870 se ibró al servicio público. Hoy múltiples líneas comunican con los últimos confines del territorio argentino y con tres repúblicas: Chile, Bolivia y Paraguay y hacen de la estación Rosario el corazón de la red ferroviaria de la República que se inicia en Buenos Aires.

**Periodismo rosarino—**

Domingo Faustino Sarmiento, educador, infatigable periodista insigne y austero patricio, fué el que publicó en la ciudad del Rosario la primera hoja diaria.

En la calle Santa Fe entre las de Laprida y Buenos Aires, todavía existe una modesta pero histórica casa; en ella nació la primera imprenta del Rosario, fundada por Sarmiento el 31 de diciembre de 1851. Esta imprenta fué la que imprimió a "El Boletín del Ejército Grande de Sud América", redactado por esclarecidos estadistas, cuyo primer número vió la luz pública el día 1.o de enero de 1852. Este fué el primer diario que se publicó en esta ciudad.

Más tarde, en esa misma casa, el señor Eudoro Carrasco, estableció otra imprenta de obras y empezó a escribir la historia del Rosario; pero desgraciadamente murió antes de terminar su obra, encargándose de terminarla su hijo el doctor Gabriel Carrasco, que también nació allí y se formó en la noble fragua del trabajo intelectual.

Hoy, con "La Capital", "La Reacción", "El Avisador Mercantil", "El Comercio", "El Deber", "La República" y otros importantes órganos diarios y periódicos, el Rosario prueba como también ha adelantado dignamente en ese aspecto.

**El cuerpo de zapadores bomberos—**

Una de las instituciones rosarinas que se caracterizan por su estado floreciente y sus continúos progresos, es el cuerpo de zapadores bomberos.

Creado el 28 de diciembre de 1905, durante la jefatura política del doctor Florindo Grandoli, fué su primer comandante en jefe, el coronel Enrique Aguzzi que lo organizó con toda competencia.

En la actualidad lo comanda don Ovidio Paz y figura como mayor jefe don Manuel Ramírez.

En su completo y moderno material de servicio, cuenta con un automóvil combinado que integra la primera dotación en caso de siniestro; otro auto Walkiria para el transporte de personal; una bomba a vapor "Grandoli" para grandes incendios; bombas a vapor a nafta y sulfúrica, un bombín París para desagotar pozos; seis transportes de diversos sistemas para la conducción de mangueras y muchos otros.

Posee un depósito de material muy importante, en que hay 2500 metros de mangueras, reservas de piezas de repuesto para los autos; faros luminosos, aparatos contra el humo, útiles de zapadores y para combatir el fuego en las chimeneas serruchos, rompe murallas; caretas, faroles a carburo, escaleras de asalto de todos tamaños, cubos de lona, lámparas para reconocimiento de sótanos y toda especie de autencilios para el servicio de la mejor clase y en perfectas condiciones de uso.




En el año 1909 instaláronse en los lugares más céntricos del Rosario, hasta quince "Buzones avisadores de alarma de incendio", modelo importado de Norte América.

## Ing. Sr. AUGUSTO FLONDROIS

PERSONALIDAD DESCOLLANTE





El señor Augusto Flondrois. actual Director y representante legal de la sociedad anónima del puerto de Rosario, una de las mejor organizadas del mundo, es un hombre por todos conceptos estimable, de una vasta inteligencia y cuyas aptitudes le consagran, como la personalidad necesaria en la plaza que ocupa.

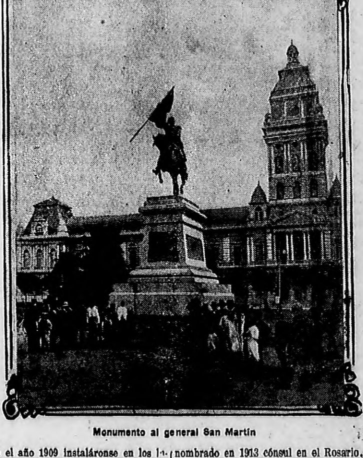
El señor Flondois, desde 1o. de julio de 1889 hasta el 1o. de enero de 1891, ha formado parte de la Compañía Francesa de los Caminos de Hierro Argentino-chilenos, en calidad de ingeniero agregado a los estudios de la línea entre Talcahuano (Chile) y Buenos Aires.

Desde el primero de enero de 1891 al primero de septiembre de 1897, fué ingeniero director de la Compañía de los caminos de hierro Nogentais, cuya sede está en París.

Del 18 de agosto de 1897 al 15 de junio de 1903, el señor Flondrois fué ingeniero representante en Tamatave (Madagascar) de la sociedad anónima de Construcciones de Levallois-Perret. (Sena).

Desde el origen del puerto (de Rosario) el primero de septiembre de 1903, hasta la fecha, el señor Flondrois, es el ingeniero representante en el Rosario de la sociedad anónima del puerto de Rosario de Santa Fe.

El señor Flondrois, ha sabido demostrar en todos los cargos que acabamos de enumerar raras facultades de concepción, unidas a una extraordinaria habilidad, al poner en ejecución sus planes. Es un hombre de gran valer que hace honor a su patria. Desempeña, entre otras las funciones de presidente de la Alianza Francesa en Rosario, cuya sociedad le debe muy remarcables progresos.



Monumento al general San Martín

Mr. Spencer S. Dickson, cónsul británico en Rosario

### M. A. IL. UNVOIN

### DIRECTOR DE LA S. DE ELECTRICIDAD DE ROSARIO

Es este caballero un elemento de primera fila entre los hombres que más han contribuído al engrandecimiento de Rosario. Nació en Inglaterra en 1862, haciendo sus estudios en el país de origen.

Siguiendo la ciencia de sus predilecciones, trabajó como técnico en las usinas eléctricas de Londres, donde en breve plazo adquirió profundos conocimientos en la materia, a cuyo estudio dedicaba sus mejores energías.

Esa práctica y esa admirable capacidad las puso en evidencia con el más brillante de los éxitos en la dirección técnica de la usina del Rosario, como director de la Sociedad de Electricidad.

Esa usina del Rosario debe a sus talentos y a su extraordinaria pericia la mayor parte de sus progresos, desde que gracias a la dirección de M. Unwin puede contarse ese establecimiento y sus instalaciones entre lo más perfecto y moderno de sus similares en la República.

Desde que vino a América, dirigió innumerables instalaciones en diversos puntos: La Plata, Córdoba, Tucumán, Montevideo le deben las primeras obras de luz eléctrica. Lo propio ocurrió en Buenos Aires en tiempo de Juárez Celman.

Fué el iniciador en el Río de la Plata de esa poderosa corriente de progreso que es la electricidad, a cuyos toques de luz se transforman de pronto las viejas ciudades en urbes modernas.

Desde hace 24 años dedica Mr. Unwin sus actividades al engrandecimiento de la Sociedad Eléctrica del Rosario.

Como ocurre con los hombres superiores, templados en el trabajo, Mr. Unwin es un perfecto "gentleman" en toda la extensión del vocablo. hombre de mundo, cautiva con su trato a todo el que se le acerca.

### M. SPENCER S. DICKSON

### CONSUL BRITANICO EN ROSARIO

Inglaterra tiene en el Rosario un excelente representante. Es Mr. Dickson, cónsul de Su Majestad Británica. Nació ya casi diplomático en la legación de Persia, donde su progenitor ocupaba un puesto espectable.

Estudió en la famosa universidad de Oxford, en la que se laureó como Licenciado en historia moderna el año 1897.

Dedicado de inmediato a la carrera consular, obtuvo por concurso en Febrero de 1900 el viceconsulado en Bogotá, figurando además como agregado a la legación británica en Colombia, en cuyas funciones actuó mucho tiempo como encargado de negocios, en carácter interino, tocándole intervenir en diversos asuntos internacioales de verdadera importancia.

El tacto demostrado en el desempeño de su cargo le valió muchos triunfos en su carrera. Fué trasladado en 1906 a Brest (Francia), como vicecónsul, siendo ascendido allí en breve tiempo a cónsul.

Luego de desempeñar interinamente el consulado general de Amberes, fué nombrado en 1913 cónsul en el Rosario.

Hombre joven, nació en 1873, y de positivos méritos, no tardó en vincularse al pueblo y a los altos círculos rosarinos, donde cuenta con generales y merecidas simpatías.

### CARLOS DUCHAINE

Es una de las más prestigiosas personalidades de la colonia francesa en el Rosario.

Financista de positivos méritos, ocupa el cargo de gerente de la sucursal del Banco Francés.

En el desempeño de sus delicadas funciones, ha sabido poner de manifiesto sus extraordinarias dotes de inteligencia, actividad y energía.

### M. HENRY HOFF

**Cónsul de Francia en Rosario**

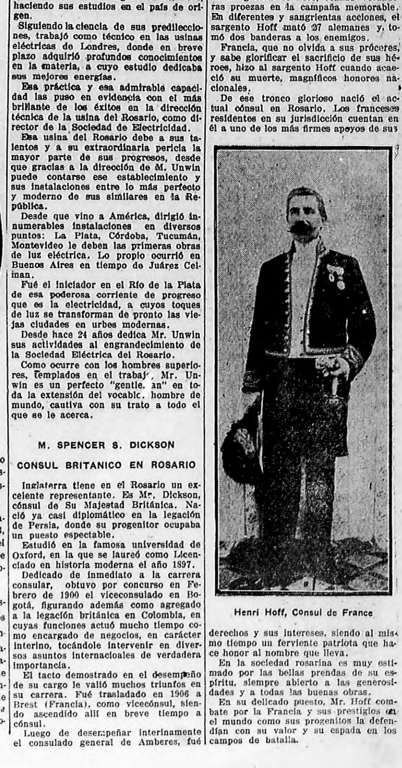
Digno representante de la Gran República es el ciudadano que desempeña en el Rosario las funciones de cónsul de Francia.

Vinculado a su patria por toda una vida de labor y por muchos servicios prestados a su engrandecimiento, el nombre de M. Hoff está vinculado también a las epopeyas gloriosas de su país.

Es hijo del célebre sargento Hoff, figura de contornos legendarios en Francia. Este bravo soldado, cuya cabeza fué puesta a precio por el gobierno alemán en la guerra de 1870, realizó verdaderas proezas en la campaña memorable. En diferentes y sangrientas acciones, el sargento Hoff mató 27 alemanes y tomó dos banderas a los enemigos.

Francia, que no olvida a sus próceres, y sabe glorificar el sacrificio de sus héroes, hizo al sargento Hoff cuando acaeció su muerte, magníficos honores nacionales.

De ese tronco glorioso nació el actual cónsul en Rosario. Los franceses residentes en su jurisdicción cuentan en él a uno de los más firmes apoyos de sus



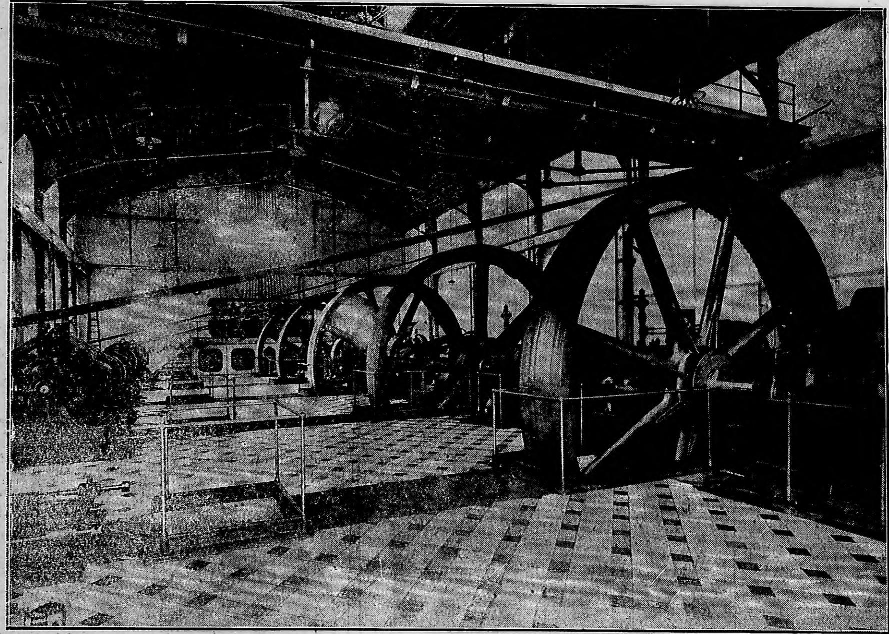
Henri Hoff, Consul de France

derechos y sus intereses, siendo al mismo tiempo un ferviente patriota que hace honor al nombre que lleva.

En la sociedad rosarina es muy estimado por las bellas prendas de su espíritu, siempre abierto a las generosidades y a todas las buenas obras.

En su delicado puesto, Mr. Hoff combate por la Francia y sus prestigios en el mundo como sus progenitos la defendían con su valor y su espada en los campos de batalla.

# EL GRAN PUERTO DE



Las us inas que tienen a cargo el servicio del puerto

El Rosario es un puerto interior fluvial, al cual las naves de ultramar tienen acceso en todos los tiempos.

La ciudad del Rosario tiene una población de 235.953 habitantes y una superficie de 132.090.766 metros. Siete líneas de ferrocarriles conducen a ella. Son las siguientes:

1 — La Compañía de Ferrocarril Central Argentino.

2 — La Compañía del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario.

3 — La Compañía del Ferrocarril Córdoba y Rosario.

4 — La del F. C. de la Provincia de Santa Fe.

5 — La Compañía del F. C. de la Provincia de Buenos Aires.

6 — La Compañía del F. C. de Rosario a Puerto Belgrano.

7 — La del F. C. de Rosario a Mendoza.

Estas diversas compañías aportan al puerto del Rosario la casi totalidad de los productos de las provincias de Santa Fe, de Córdoba y del Norte de la República. Por lo demás, es el puerto obligado para el cabotaje del Paraguay y del alto Paraná y el mercado más ventajoso para la venta de sus productos.

La provincia de Santa Fe, servida casi enteramente por el puerto del Rosario, es la más rica en agricultura, no solamente de la Repúblira Argentina sino también de toda la Améri a del Sud. Su suelo está cubierto de una capa de humus que varía entre los 30 y 40 centímetros de espesor, lo que la hace excelente para la agricultura, que es su principal industria.

La parte norte de la provincia, cubierta de ricos bosques, y despoblada hasta estos últimos tiempos, ha sido invadida en los últimos años por una cantidad de obrajes de explotación, cuyo producto anual se suma por millones.

Su clima, dulce en el sud, y templado en el norte, permite en esta provincia, entregarse a todo género de cultura agrícola, lo que explica el rendimiento sin igual que se obtiene en trigo. lino. maíz. maní. avena, cebada, etc., etc; en una palabra, en toda clase de plantas forrajeras, legumbres y frutas.

Las instalaciones marítimas comprenden:

1 — 5.500 de dique, que tienen un espejo de agua de 7 metros por debajo del "zero" de la escala del puerto. Este "zero" es extremamente bajo, el agua se mantiene generalmente dos metros debajo de él, y las aguas más bajas conocidas no han llegado más que a 0.50. Se puede contar un 25 pies ingleses de profundidad como mínimum.

2 — Un canal paralelo a los diques de 360 metros de longitud.

3 — Terraplenes en los cuales han sido empleados los resultados del dragaje: 6.450.000 metros cúbicos.

4 — 81.000 metros de vías férreas de tres rieles que unen los muelles con las diferentes de trocha ancha y angosta.

5 — Dos puentes-básculas de 70.000 kilos para vagones.

6 — Dos puentes-básculas de 110.000 kilos para vagones.

7 — Dos puentes-básculas para carros.

8 — 105.000 metros cuadrados de "chausses pavées".

9 — 10 galpones de 80 metros de largo por 21 de ancho, con "marquises" y plataformas.

10 — Tres depósitos con "marquise", plataformas y bodegas de 80 metros por 25, con montacargas eléctricos.

11 — Un depósito en cinc ondulado de 60 por 25 para las materias inflamables.

12 — Un galpón en cinc de 48 por 10. Dos galpones del mismo material de 56 por 10. Otro de 93 por 25. Cuatro más de 60 por 15.

13 — 10 despósitos de 80 por 25 destinados a la exportación.

14 — Un elevador de granos de capacidad de 30.000 metros.

15 — Un barco para el Ministerio de obras públicas.

16 — Otro para la Subprefectura Marítima.

17 — Dos para el servicio de la explotación (Sociedad, Aduana, Ministerio de Obras Públicas, Subprefectura, etc.)

18 — Una usina eléctrica.

19 — Un depósito de locomotoras.

20 — Un taller para reparaciones.

21 — Un muelle de abrigo para el Ministerio de Obras Públicas.

22 — Una usina de gas para el Ministerio de O. P.

23 — 35 grúas eléctricas de 1.500 kilos.

24 — 15 grúas eléctricas de 1.500-8000 kilos.

25 — Una "moture" de 55 toneladas.

26 — 40 cabrestantes con accesorios.

27 — Dos aparatos cargadores.

28 — Cuatro transbordadoras.

29 — 13 locomotoras.

30 Lámparas e instalaciones necesarias para el alumbrado eléctrico del puerto.

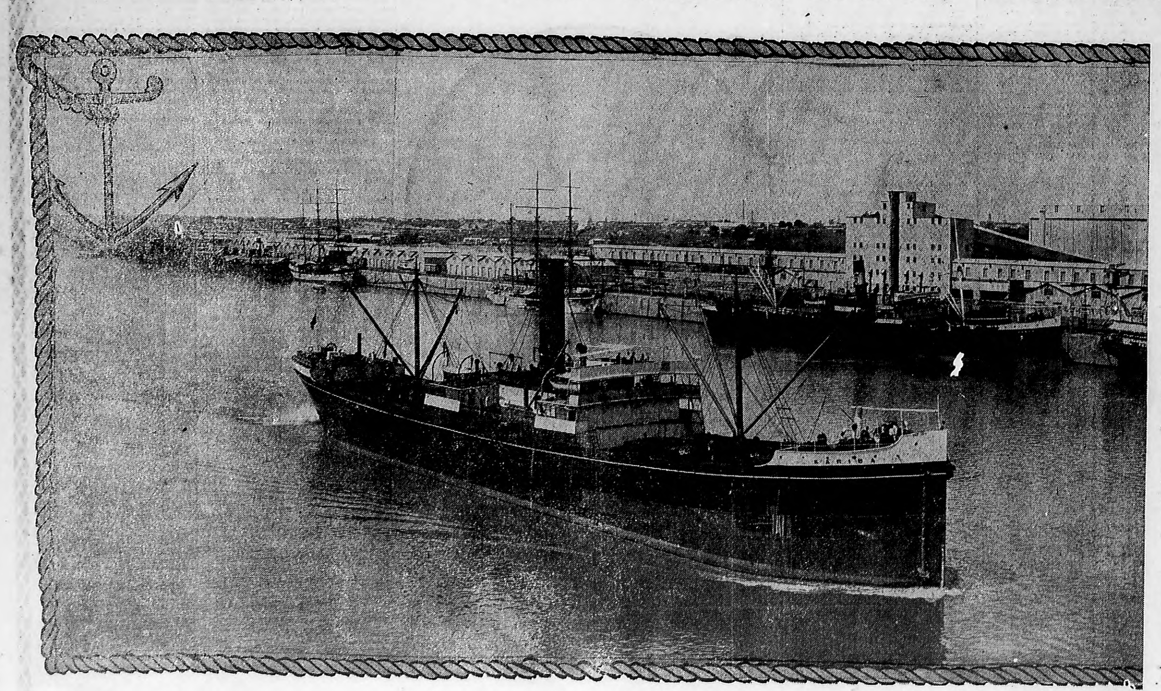
Todo construído con los perfeccionamientos de los puertos más modernos.

**Explotación**

De acuerdo con las cláusulas del contrato, los concesionarios, señores Juan y Jorge Hersent y Schneider y Cía., han fundado una sociedad anónima, que se ha encargado de la parte financiera, de la construcción, de la explotación y de la administración del puerto.

Para pagar los gastos de los trabajos, la sociedad ha emitido obligaciones garantidas especialmente por el puerto y sus producidos, cuyo servicio anual de intereses es de 660.000 pesos oro durante los diez primeros años de la concesión, y 972.000 pesos oro para el servicio anual de intereses y amortizaciones durante los 30 años siguientes.

El gobierno argentino ha reconocido



VISTA GENERAL DEL PUERTO

# ROSARIO DE SANTA FE

a la compañía para los gastos de explotación y conservación del puerto, el 40 o|o de las entradas brutas del puerto, calculadas sobre la base de las tarifas aprobadas. El 60 o|o restante es considerado como beneficio neto.

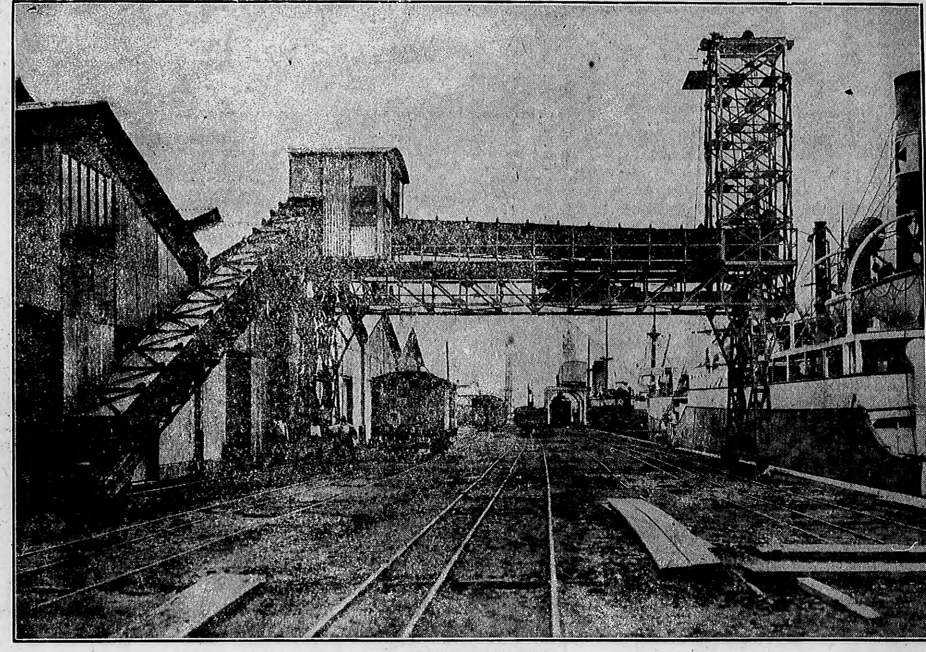
A título de participación de los beneficios de la explotación, el gobierno argentino, recibe el 50 o|o de los beneficios netos obtenidos, descontados los gastos del puerto:

1 — Las sumas necesarias al pago de intereses durante los 10 primeros años, o al pago y amortización de los intereses durante los 30 últimos años, de las obligaciones emitidas.

2 — Los adelantos que hubiera efectuado la empresa para cubrir el déficit posible, si el producto bruto del puerto no llegara a pagar los gastos de explotación más el servicio de intereses y amortización durante los 30 años siguientes de las obligaciones emitidas.

— El 6 o|o sobre el capital durante los 10 primeros años y el 6 o|o sobre el capital más la anualidad necesaria para amortizarlo durante los 30 años siguientes. Las tarifas del puerto son aplicables en la forma comprendida entre el Arroyo Luduña al norte y el Arroyo Saladillo al sud, sobre una extensión de 12 kilómetros y un espacio en ancho de 1500 metros, a contar de la orilla hacia el este. No se permite ninguna operación de ultramar sobre ningún punto de la costa, 20 kilómetros a la redonda del puerto, según acuerdo entre el gobierno y la compañía.

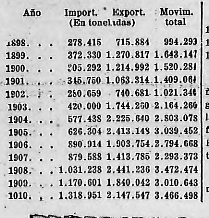
La compañía está autorizada a emitir los warants, y los depósitos, galpones y almacenes del puerto, son los únicos depósitos de Aduana del Puerto y Ciudad del Rosario.



Elevadores del puerto

### Movimiento de mercaderías

El movimiento general de importación y de exportación estos últimos años ha sido el siguiente:



| Año | Import. (En toneladas) | Export. | Movim. total |
|---|---|---|---|
| 1898. . . | 278.415 | 715.884 | 994.293 |
| 1899. . . | 372.330 | 1.270.817 | 1.643.147 |
| 1900. . . | 305.292 | 1.214.992 | 1.520.284 |
| 1901. . . | 345.750 | 1.063.314 | 1.409.064 |
| 1902. . . | 280.659 | 740.681 | 1.021.340 |
| 1903. . . | 420.000 | 1.744.260 | 2.164.260 |
| 1904. . . | 577.438 | 2.225.640 | 2.803.078 |
| 1905. . . | 626.304 | 2.413.148 | 3.039.452 |
| 1906. . . | 890.914 | 1.903.754 | 2.794.668 |
| 1907. . . | 879.588 | 1.413.785 | 2.293.373 |
| 1908. . . | 1.031.238 | 2.441.236 | 3.472.474 |
| 1909. . . | 1.170.601 | 1.840.042 | 3.010.643 |
| 1010. . . | 1.318.951 | 2.147.547 | 3.466.498 |
| 1911. . . | 1.221.348 | 901.661 | 2.123.009 |
| 1912. . . | 1.195.961 | 3.006.503 | 4.202.464 |
| 1913. . . | 1.307.681 | 3.012.970 | 4.320.651 |

El crecimiento considerable que se señala en la importación es debido, en gran parte, al material, introducido por la construcción de tranvías eléctrisos y ferrocarriles de las provincias de Santa Fe, Córdoba y Rosario, Rosario a Puerto Belgrano y vías nacionales.

El carbón y la madera ejercen igualmente una gran influencia sobre el mismo cuadro y ellos llegan aproximadamente a la mitad del total, como puede verse.

### Entradas del puerto

Las entradas recibidas por año desde que la sociedad concesionaria tomó a su cargo la explotación del puerto hasta 1914 han sido:

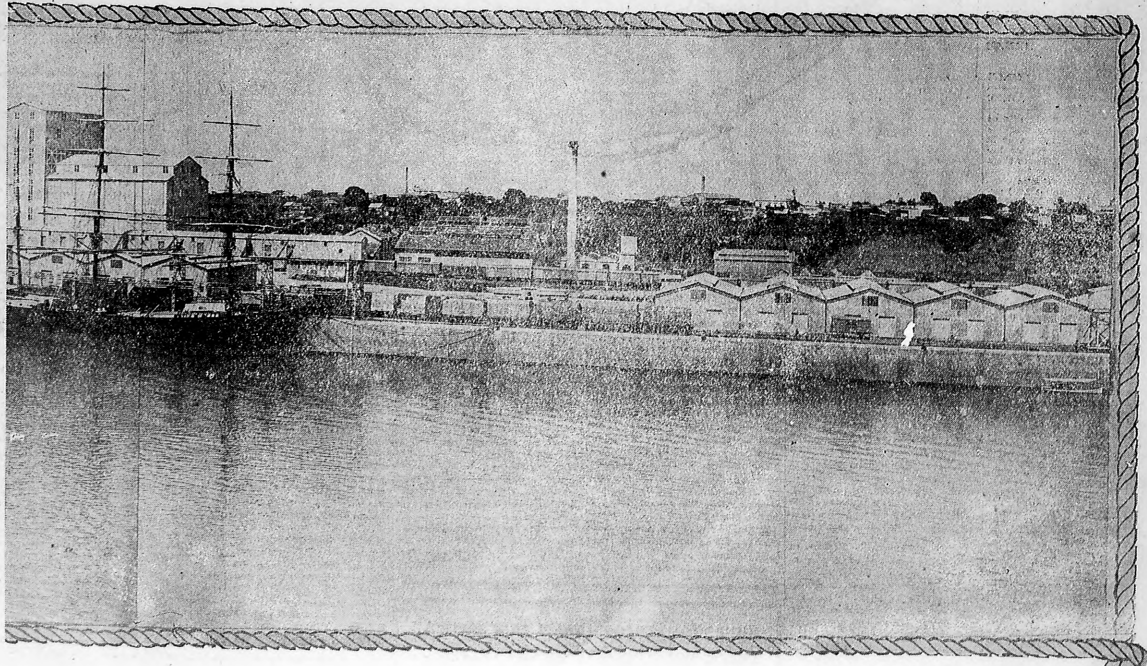
| Año | $ o/s. | $ o/s. |
|---|---|---|
| 1903. . . | 184.255.24 | 16.603.27 |
| 1904. . . | 270.077.83 | 19.880.38 |
| 1905. . . | 382.996.81 | 41.411.79 |
| 1906. . . | 1.639.978.29 | 89.278.01 |
| 1907. . . | 1.596.251.89 | 80.392.17 |
| 1908. . . | 2.354.906.59 | 20.127.32 |
| 1909. . . | 2.201.287.94 | 221.827.78 |
| 1910. . . | 2.335.712.97 | 261.500.54 |
| 1911. . . | 1.754.456.41 | 255.094.73 |
| 1912. . . | 2.296.931.63 | 344.714.18 |
| 1913. . . | 2.290.196.99 | 394.165.64 |
| Total gener. | 17.307.052.59 | 1.344.905.79 |

Como se ve, la situación general del puerto del Rosario no puede ser más próspera.

Las compañías de navegación estudian todos los medios de llevar sus cargas directamente al Rosario, y, con el tiempo, la navegación de ultramar le dará, ciertamente, la preferencia a todo otro puerto. El movimiento de prosperidad que señalamos se acentuará cuando la sociedad se encuentre en condiciones de rebajar las tarifas generales, así que su contrato se lo permita.

Ya la sociedad anónima del Puerto de Rosario prevée la necesidad de ampliar las construcciones y está fuera de duda que los progresos del puerto obligarán incesantemente a engrandecerlo. Sería solamente de desear que el gobierno se decidiera a la habilitación de una zona franca en el puerto de Rosario.

Se podría disponer, a ese efecto, de 40.000 metros cuadrados a ganarse sobre la playa en el perímetro del puerto. Ello reportaría grandes ventajas al comercio regional.



DE ROSARIO DE SANTA FE

# COMO Y POR QUIEN FUÉ CONSTRUÍDO EL GRAN PUERTO DE ROSARIO

Para dar una idea de la importancia enorme de los trabajos públicos y marítimos ejecutados en el mundo entero por M. M. H. Hersent y sus hijos Juan y Jorge, que han construído con Schneider y Cía el puerto del Rosario, nos es preciso dar antes, la nomenclatura de sus obras a las cuales nos proponemos consagrar luego algunas líneas descriptivas.

**Nomenclatura de las obras**

De 1889 a 1905 M. M. Hersent y sus hijos Juan y Jorge, han ejecutado los siguientes trabajos:

| | Francos |
|---|---|
| Puerto de Dunkerque — Construcción de 1000 metros de muro de muelle al aire comprimido y demolición de un rompe olas de obra. . . . . . . . . . | 1.200.000 |
| Techumbre del Canal de Alcantara (Lisboa).—Ejecución de un canal colector de 10 metros de largo, con una cabeza fundida a aire comprimido. . . . . . . . . . . | 1.000.000 |
| Canal lateral al río Loire—Derrocamiento al medio de la Campana Hersent . | 200.000 |
| Puente de Manoir — Ejecución de los cimientos a aire comprimido de dos "cules" y dos pilas . . . | 400.000 |
| Puerto de Burdeos — Construcción de 1500 metros de muro de muelle con caños por medio de aire comprimido "remblais" y trabajos accesorios. . . . . | 3.500.000 |
| Puerto de Lisboa — Proyecto ascendiente a 60 millones de francos, cuya mitad fué emplazado provisoriamente . . . . . . . . . . . | 30.200.000 |
| Ferrocarril de Lisboa a Cascaes . . . . . . . . . . . | 12.000.000 |
| Puerto de Marsella — Reconstrucción de los muelles del Lazareto. . . . . | 65.000 |
| Tercer "Cassin de radoub de Missiessy a Toulon" — Cajón de 6500 metros de superficie . . . . . . . . . | 5.100.000 |
| Puerto de Philippeville — Construcción de vertientes a la mar y derrocamientos . . . . . . . . . . . . | 2.500.000 |
| Tranvía de Vichy-Cusset — Instalación de la usina a aire comprimido y construcción de la vía y del material rodante. . . . . | 700.000 |
| Puerto de Amberes — Construcción de los muros del muelle por medio de aire comprimido (2000 metros parte Sud) y diversas obras complementarias. . | 15.700.000 |
| Total francos. . | 74.565.000 |

**Puerto de Burdeos.** — Pontón e instalaciones marítimas en la ribera derecha de las Queyries (Sociedad de los Docks [illegible] y de "Entrepôts" marítimas— Sociedad en participación.

Puertos de Bizerta y Rosario. — Sociedades anónimas.

**Recapitulación**

| | Francos |
|---|---|
| Trabajos ejecutados desde 1856 a 1889 por H. Hersent en participación y personalmente. . . . . . | 227.232.000 |
| Trabajos [illegible] desde 1889 a [illegible] por H. Hersent e [illegible] . . . . . . | 74.565.000 |
| Trabajos en curso de ejecución por Hersent, Juan y Jorge . . . . . . . . . | 88.000.000 |
| Total de los trabajos. | 339.797.000 |

[illegible] nomenclatura, en la sequedad de las cifras es suficientemente elocuente por ella misma, y da una idea de la extraordinaria importancia de los trabajos de la casa Hersent. Vamos ahora a describir [illegible] obrajes.

**Descripción de los obrajes**

Para la construcción de los 1.000 metros de los muros del muelle de Dunkerque fué preciso emplear cajones [illegible] sumergidos a 12 metros de [illegible] por el sistema de aire [illegible] y forrados de mampostería [illegible] por medio de coginetes mo[illegible].

[illegible] Lisboa, el canal de Alcántara, colector de 10 metros de ancho por [illegible] metro de largo, fué contsruído en [illegible] corriente de pies derechos por [illegible] de hormigón, por medio de [illegible]", a razón de 200 metros cúbicos por día.

[illegible] el resto, se empleó cajones de aire comprimido. Para los derrocamientos del Canal Latoral de la Basse-Loire, se empleó una "cloche a derochement" suspendida a un aparato flotante. La campana sumergida pesaba 340 toneladas.

Los trabajos del puerto de Burdeos, comprendiendo la construcción de muros compuestos en primer lugar de pilares y "coulées fondées" por medio de aire comprimido. Los pilares espacés de 12 metros, fueron hechos por medio de tres "echafaudage" flotantes, llevando cada uno su "Catardeau" y montados en una grúa de diez metros, a fin de poder maniobrar el rompe olas movible. A la parte superior de este "echafaudage", cuatro bulones sostenían el "Catardeau" durante el "lestage" y lo levantaban después del "deboulonnage" de la punta que lo juntaba al cajón.

En efecto, cuatro "treuils a noix" accionaban por medio de la máquina de "l'echafaudage" instalada para la extracción del "debris du foncage" y la fabricación del mortero.

El "Catardeau" de los cajones, que pesaba alrededor de 55 toneladas, era un "grand cofrage en tole", cuyas dimensiones exteriores eran algo superiores a las dimensiones exteriores del pilar que debía encerrarlo. Las cuatro cutées fueron hechas por medio de cajones sobrepuestos del "catardeau" especial. Después de rellenar las contrafichas de la cámara de trabajo, se hizo el betón en el fondo y la mampostería al abrigo del "catardeau" movible hasta que los cajones fuesen ajustados por el "sol prealablement" preparado por la draga y que las mamposterías "eussent atteint la cote" (más de un metro). Se procedió en seguida al deboulonnage y al motaje de las esclusas, para principiar "le foncage", al mismo tiempo que se continuaba la mampostería a sujeción de la marea.

Para hacer las bóvedas de la cale du Medoc fué preciso recurrir al empleo de "linteaux" de 15 m. 80 de largo, 6.20 de ancho y 1.50 de alto, especie de cajas metálicas especiales, con un cintu-

INGENIERO GEORGES RAMBOURG



Representante de la Empresa Constructora del Rosario

rón lleno de cal hidráulica de Tell. Se puso también un cordón de enrocamiento destinado a mantener las tierras.

—

La construcción del puerto de Lisboa fué adjudicada en 1887 a Mr, Hersent, por la cantidad de sesenta millones de francos; las obras debían terminarse en un plazo de diez años.

En 1892 el estado de las obras exigía un primer pago de 14.648.000 francos; fué entonces cuando el estado de las finanzas del país obligó al gobierno a reducirse a 30.200.000 francos sobre el primer precio. A cambio de la reducción hecha, la empresa concesionaria de las obras solicitó y obtuvo la explotación del puerto hasta llegar a la suma proyectada al principio. Sobre estas bases se continuó, y hoy lo que queda por hacer alcanza a la suma de francos 15.555.555.555, que con lo ya ejecutado alcanza a los 30.200.000 francos.

—

El dique de Radoub de Missieny, en Tolón, exigía el montaje de un gran depósito de 5.000 metros cuadrados de base, uno de los más grandes construídos hasta hoy. De un calado de ocho metros, recibe cerca de 20.000 metros cúbicos de "maconnerie" transportándolas en un día a su lugar definitilvo. Ello representa una masa de 40.000 toneladas, representando los trabajos de diez meses por un valor de dos millones de francos. La limpieza de las cámaras de trabajo se ejecuta con pasmosa rapidez. Se construyó en seguida y fué montado un depósito más pequeño, destinado a "l'alongement" de veinticinco metros del dique, siendo necesario practicar un ajuste entre ambos depósitos sobre la base de 1 m. 20 de largo y alrededor de 17 metros de altura.

Los trabajos complementarios fueron terminados dos meses antes de la época [illegible]

**5.100.000 francos, un poco menos que** [illegible]

—

La empresa del puerto de Philippeville ha durado treinta años en las mismas manos, en medio de dificultades considerables, sobre todo en los primeros años; porque este puerto, como casi todos los de Argelia, ha debido ser conquistado sobre el mar.

Desde 1866, Mr. Hersent hizo parte de la empresa que él llevaba sólo tratando el último trabajo de prolongación de la rambla norte sobre 225 metros de longitud por fondos de 19 y 20 metros, con algunas obras accesorias.

La rambla está constituída por bloques cimentados en el el mar. Los taludes han sido guarnecidos de bloques artificiales de 40 metros cúbicos, reposando en parte sobre una plataforma de dos metros de espesor y ocho metros de largo al comienzo de cada una, y en parte por un paramento exterior del mismo material. El mar ha concluído por respetar este dique, y los navíos del Mediterráneo pueden ir a estacionarse en Philippeville y encontrarse con toda seguridad.

En un concurso al cual habían concurrido una docena de constructores franceses, alemanes, belgas y holandeses, la construcción de 2.000 metros de nuevo dique al sur de la ciudad de Amberes, fué adjudicada a los señores Hersent e hijos. El muro del dique fué construído desde su fundación hasta la costa (menos 7.35) en cemento, después en mampostería hasta el coronamiento con un revestimiento de "moellons" picados. Este a su vez está formado por una tableta de piedra de talla de Tournay o de Soignies, llamada pequeño granito.

La fundamentación es uniformemente 9.50 metros de largo en la base.

El contiene además en su parte superior una galería longitudinal para recibir las canalizaciones de agua bajo presión y otras. Las fundaciones fueron construidas a la manera de cajones de tapas desmontables.

El nuevo dique fué ejecutado desde la base hasta 1 metro por moles de 30 metros de largo, reunidos entre ellos por un... sumergido en el agua entre dos panneaux.

—La creación de un punto de apoyo para la flota francesa en el puerto de Dakar es igualmente confiada a los señores Hersent. Ellos deben a esto efecto ejecutar los trabajos siguientes:

1. Prolongar la rambla actual de 150 metros; 2. Construir al Norte del puerto una nueva rambla de 2.200 metros de longitud que estará separada de la anterior por un paso de 200 metros. 3. Dragar el puerto junto a las ramblas sobre una superficie de alrededor de 50 hectáreas; 4. Construir un dique cerrado. 5. Establecer un terraplén sobre una superficie de muchas hectáreas

—En el puerto de Bizerta los señores Hersent e hijos han prolongado la rambla Norte sobre 200 metros de longitud, confeccionando un macizo en rocas ordinarias, ofreciendo en corona un largo de 23 metros y estableciendo sobre ese macizo un dique en blockes artificiales, arrimados a la costa (más de 100) y una superstructora armada sobre la costa (más 2.95). Los blockes artificiales de 5 a 6.000 toneladas fueron ejecutados en cajones de esqueleto metálico munidos de tapas movibles, teniendo de 20 a 31 metros de longitud, 8 a 16 metros de ancho y de 2.500 a 3.250 metros cúbicos de volumen.

**PUERTO DEL ROSARIO**

La realización de las nuevas instalaciones del Puerto de Rosario ha sido acordada por el gobierno argentino a los señores Hersent e hijos y Scheneider y Cía., en un concurso que tuvo lugar en 1902 y en el que participaron muchos grandes industriales de diversos paises.

**DESCRIPCION DE LOS TRABAJOS**

Los mejoramientos y nuevas instalaciones del puerto del Rosario, están situadas a continuación de los diques actuales, y se extienden ante la ciudad sobre una longitud de 4 kilómetros a lo largo de la orilla derecha del Paraná. Ellos comportan la construcción de 3.500 metros de vereda sobre la orilla con un mínimum de 7 a 8 metros de agua a su pie, el arreglo de un "bassin" de cabotaje con 370 metros, o sea en total 3.870 metros de vereda nueva. Los otros trabajos consisten en regularizar y profundizar en la costa menos 7 metros bajo el "cero" el canal que pasa delante de la ciudad. En crear terraplenes sobre los cuales se establecerán las construcciones de servicio de la explotación con las calles y vías de circulación, vías férreas y estaciones de carga, así como las demás instalaciones de todas las compañías de ferrocarriles que llegan al Rosario. En todo, alrededor de 100.000 cuadrados de obra, 37 kilómetros de vías férreas y 6 kilómetros de las rejas cierres, etc., etc.

Construir 25 depósitos y almacenes de una superficie total de 51.500 metros cuadrados y un elevador de granos con una capacidad de 30.000 metros cúbicos; todo el trabajo de movimiento del puerto, o sea: una usina generatriz de electricidad de un poder de 1.500 caballos para la fuerza y la luz; dos gruas fijas de 10 a 30 toneladas; 35 gruas igualmente eléctricas movibles a lo largo de los diques de 1.500 kilos de fuerza cada una; cabrestantes y locomotivas y toda instalación de alumbrado eléctrico del puerto; construir un poderoso material de dragaje y, en fin, talleres e instalaciones para el gobierno, la aduana, la Prefectura Marítima y el servicio de explotación.

Muros de diques. — Son de dos tipos; uno en mampostería sobre una longitud total de 2.450 metros y el otro en madera, cuyos pilares son establecidos sobre cajones metálicos comportando una camara de trabajo de 1m80 de altura sobre 5m40 de ancho y 11.65 de longitud. La parte superior presenta una superficie de 4m. sobre 6m25.

**REGULARIZACION DEL PARANA**

El problema a resolver consistía en mantener el volumen de las aguas que pasan ante la ciudad, profundizando y fijando de una nueva definitiva el canal del nuevo puerto. Era un trabajo tanto más debiendo cuanto que el débito medio de Paraná a Rosario, en más de 3m70 es de 12.000 metros y que con una altura de 5 metros, por debajo del "cero", se encuentra en presencia de un "chifre" enorme de 20.000 metros cúbicos por segundo. En ciertos casos esta cantidad es todavía sobrepasada.

Para obtener el resultado buscado se ha construído grandes "matelas de fascinajes" colchones sobre la cabeza de la isla Espinillo para impedir la erosión, y a la entrada de los brazos izquierdo y oriental para limitar la sección.

Desde el punto de vista de la ejecución, las "matelas" (colchones) tienen un espesor aproximado de 0m60 y su inmersión fué operada cargándolas de piedra y arena.

La importancia total de las plataformas es calculada en 280.000 metros cúbicos.

El volumen de los dragajes realizados es de 7.000.000 de metros cúbicos

**ELEVADOR DE GRANOS**

El comercio del Rosario consiste sobretodo en la exportación de granos, por lo que se ha debido construir un elevador de muy grande poder y manutención.

Las dimensiones principales son aproximadamente, estas: longitud, 94 metros; ancho, 26 metros; altura de las alas reservadas a los silos, 30 metros; altura de la parte central comprendiendo los aparatos de manutención, secaje, etc., 42 metros.

El elevador comprende 120 silos pudiendo almacenarse 30.000 metros cúbicos de cereales, y él asegura las operaciones de recepción, embarque, etc.

**ESTACION GENERATRIZ**

La fuerza necesaria para accionar todo el utilaje del puerto es proveída por una usina cuyo poder normal es de 1.200

**EXPLOTACION DEL PUERTO**

Los señores Hersent e hijos, que han dado pruebas decisivas de su poder y conocimiento en la construcción y explotación de puertos modernos, se ocupan actualmente en Burdeos de la explotación de los trabajos de Queyries, y de los depósitos y docks marítimos sobre la orilla derecha de la Garonne; en Portugal, de la explotación del puerto de Lisboa en Túnez, del puerto de Bizerta y en la República Argentina del Este del Rosario que, ligeramente acabamos de describir

**INGENIERO GEORGES RAMBOURG**

**Representante de la empresa constructora del puerto del Rosario**

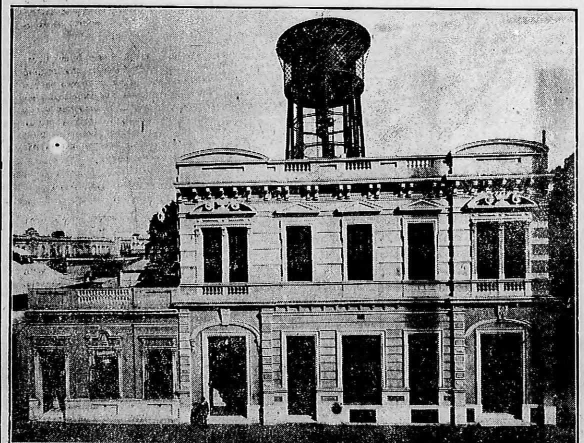
Es Mr. Rambourg, una de las personalidades sobresalientes de nuestro mundo industrial. De origen francés, cursó sus estudios en la capital de la gran república, llegado a obtener su título de Ingeniero, a una edad en que otros comienzan. De una rara inteligencia, y un amor acedrado al estudio, su figura se destacó desde los primeros momentos. La casa que hoy representa entre nosotros hizo una verdadera adquisición al solicitar sus servicios. Desde hace tres años se encuentra aquí, representando a la empresa constructora del puerto del Rosario.

El ingeniero Rambourg, tuvo a su cargo la ampliación del puerto de Amberes, y dirigió la construcción del puerto Militar de Cherburgo. Esto sólo basta para dar idea de la sólida preparación del caballero que nos ocupa.

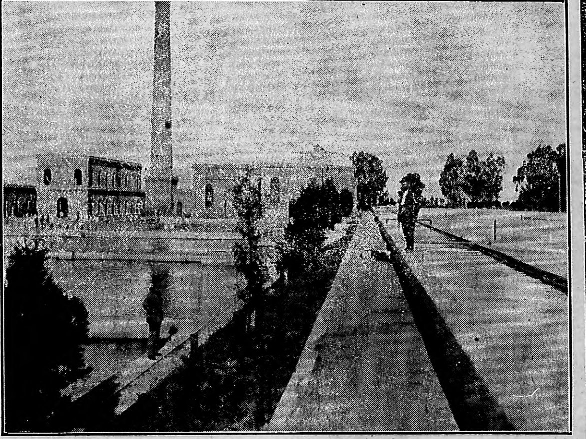
# Las aguas corrientes que consume el Rosario

# "COMPAÑIA AGUAS CORRIENTES DEL ROSARIO" Lda.

**LO QUE SON SUS INSTALACIONES. — LA IMPORTANCIA DE LAS OBRAS. — EL ANALISIS DEL AGUA. — SU PUREZA. — LA ACCION EFICAZ DEL INGENIERO SEÑOR GUILLERMO J. MARTIN.**



FRENTE DEL EDIFICIO DE LA ADMINISTRACION DE LAS AGUAS CORRIENTES



VISTA PARCIAL DE LA USINA

Es el Rosario, sin disputa alguna, la ciudad argentina que, por su riqueza comercial como por sus progresos ocupa el segundo puesto en la República.

La primera ciudad del litoral y el centro obligado del comercio interior del país, sus gobernantes como sus hombres de empresa se han preocupado en todo momento de dotarla de aquellas instituciones que la pusieran en situación de no desmerecer en nada al honroso título ni de tener que envidiar progreso alguno a la misma capital federal.

Entre estas instituciones de progreso está en primer lugar la empresa surtidora del agua potable, que, puesta a la altura de las empresas similares más importantes del mundo, es, sin duda, una de las primeras de Sud América, después de no desmerecer en nada a la de Buenos Aires.

Uno de los más importantes capítulos de la salud pública es el servicio de las aguas que ha de beber la población, y en este sentido el Rosario, que en la estadística de vanidad figura en primer lugar entre las ciudades higiénicas de la Argentina, tiene en su empresa de aguas corrientes la principal garantía y la razón esencial de ese fenómeno.

La Compañía de Aguas Corrientes del Rosario, Ltda., que es la empresa a cuyo cargo está ese importante servicio publico, ha llegado, en efecto, al más alto grado de perfección en el saneamiento y la filtración de las aguas que toma del Río Paraná, su gerente no se ha dado reposo alguno en la adaptación de cuantos progresos realizaban y realizan las ciudades europeas más populosas y ricas, y de ahí que, en la actualidad, se deba a él exclusivamente el alto grado de perfección de su establecimiento y la seguridad de que goza la salud pública rosarina.

Por su parte, el señor Tomas Tompson, que es, en relación al señor Martín, el nervio de la empresa, lleva ya quince años de ardua e incesante labor en la compañía, al frente de la "Sección Bombas", a cuyo cargo está la filtración de las aguas, y en cuya sección el senor Tompson, relegando todos los viejos sistemas ha puesto en eficaz ejercicio sus vastos conocimientos y entusiasta interés, dotándola continuamente de todas las maquinarias y recursos de los más modernos adelantos hechos en la materia.

Escocés de nacimiento y de raza, tiene todas las brillantes cualidades de energía, de carácter, de perseverancia y de acción de esa invencible casta, y hombre de edad, todo su afán y toda su ambición están cifrados en los progresos y el perfeccionamiento de la empresa que constituye parte de su vida y de su ideal.

Daremos, hecha esta breve disgreción, algunos detalles sobre las instalaciones de filtración y reparto de las aguas, de esta importante compañía.

El establecimiento técnico de la Compañía de Aguas Corrientes del Rosario cuenta con un sistema de 14 filtros mecánicos capaces de dar un producto de 60.000.000 de litros por día, mientras que los filtros abiertos de arena, que son 10 en número, tienen una capacidad de 24.000.000 litros diarios. El costo de los filtros entonces fué por término medio 2.500 libras esterlinas cada uno de ellos. Cuando no hay extensiones de la instalación en construcción, como sucede casi siempre, hay un personal en el establecimiento de Bombas de 70 personas entre oficiales y peones, mientras que en la Administración en la ciudad trabajan generalmente entre el personal de la oficina, cobradores, inspectores y peones 200 personas, lo cual por si solo da una idea aproximada de la importancia adquirida por la empresa.

Nuestra información, completada por las interesantes fotografías que aparecen acompañando esta reseña resultará más atrayente y útil si añadimos datos concretos como los que siguen y que dan en síntesis con la elocuencia de los números lo que en otra forma resultaría demasiado prolijo.

He aquí, pues, un interesante cuadro que pone de relieve la amplitud edquirida ultimamente en sus servicios — y la utilidad que estos prestan — por la Compañía Consolidadas Aguas Corrientes de Rosario Lda.

Los litros de agua que se puede filtrar por hora son:

Con filtros de arena . . . 1.000.000
Con filtros mecánicos . . 2.500.000
Total: 3500.000 litros por hora.

Expresados en litros por día la capacidad de los filtros de arena es 24.000.000 litros y la de los filtros mecánicos 60.000.000 litros.

Total de litros diarios: 84.000.000.

Agua que consume la población en verano diariamente: 55.000.000 litros.

Agua que consume la población en invierno diariamente ;boc9
vierno: 36.000.000; capacidad del tanque en la calle Salta 200.000; número de casas que usan el agua corriente 25.653. El agua llega a la ciudad por un caño de 30 pulgadas de diámetro y 2 caños de 20 pulgadas. El número de las bombas inspirantes es 7: el de los depósitos de clarificación 9 y de los depósitos de agua filtrada 3.

La capacidad bombeadora de las máquinas en litros por hora respectivamente desde el río a los depósitos de asiento y desde los tanques de agua filtrada a la ciudad, es:
Maquina C a los ú

Máquina C a los depósitos 450.450, a la ciudad 409.500.
Idem E a los depósitos 825.825 a la ciudad 546.000.
Idem E a los depósitos 825.825 a lo ciudad 750.750.
Idem F a los depósitos 825.825 a la ciudad 750.750.
Idem G a los depósitos 825.825 a la ciudad 750.750.
Idem H a los depósitos 825.825 a la ciudad 750.750.
Idem I a los depósitos 1.528.800 a la ciudad 1.456.000.

Como se vé, tales cifras revelan el progreso a que ha llegado en nuestro país el servicio de aguas, ya que la Compañía del Rosario, siendo una de las primeras de la República, no es más que el exponente de nuestra adaptabilidad a los adelantos de las naciones más importantes del mundo, de las que, como lo dice el ejemplo, nada debemos ya envidiar.

En cuanto a la pureza e higienización del agua corriente del Rosario, habla en términos más elocuentes que nosotros, el examen bacteriológico hecho por el químico profesor Gatti, de Buenos Aires, con fecha de Junio de 1913.

En ese informe el distinguido bacteriólogo decía que el agua del Paraná contiene, en su estado natural 114 bacterias por cent. cúb., mientras que la misma agua, después de pasar por los filtros apenas si contenía la mínima cifra de 10 bacterias por cent. cúbico.

## EL INGENIERO Sr. MARTIN

No cumpliríamos nuestro cometido de informar al público sobre esta gran empresa, con toda justicia, sin terminar esta breve reseña con algunos datos sobre la figura saliente de su entusiasta gerente, el ingeniero señor Guillermo Jaime Martín.

Vinculado a nuestro país por más de veinte y ocho años de trabajo constante, y a la ciudad del Rosario, por la enorme actividad de sus iniciativas y de sus servicios en la empresa que dirige, es el ingeniero Martín, una de las personalidades más populares y queridas de la gran ciudad santafecina, la que le debe en primer lugar, el envidiable servicio de aguas que hoy posee.

Hizo en Europa sus primeros estudios científicos, para ingresar más tarde como practicante de la oficina de ingenieros civiles de los señores J. y A. Leslie, de Edimburgo, capital de Escocia, donde residió durante cinco años, quedando después como ingeniero ayudante hasta el año 1878 y realizando importantes trabajos de investigación y de aplicación científica de los métodos más modernos de la ingeniería, en las Aguas Corrientes de esa capital.

En 1883, se ausentó de su país para la América del Norte, en calidad de ingeniero de la Compañía Oregonen Railway y Navegation, línea que hoy forma parte del ferrocarril Pacífico del Norte.

Después de prestar importantes servicios en ese país, fué que vino a la Argentina, estableciéndose en Paraná, (Entre Ríos), donde actuó como ingeniero residente de la Compañía de Aguas Corrientes de esa importante población. Su estancia en Paraná fué de dos años, tomando luego el contrato para la instalación de alumbrado y aguas corrientes en la provincia de Corrientes.

Más tarde, se trasladó al Rosario como ingeniero y gerente de la Empresa de Aguas Corrientes, puesto en el cual hasta la fecha ha venido acreditando su especialísima competencia en el ramo, dentro del cual es evidentemente irreemplazable.

A su constante labor, a su infatigable energía, a su envidiable salud moral y física, que la mantiene, a pesar de sus 60 años en una misteriosa juventud de entusiasmos y de voluntad, debe la Compañía de Aguas Corrientes del Rosario, su enorme progreso y la bella ciudad del litoral ese gran exponente de su adelanto y de su sanidad.

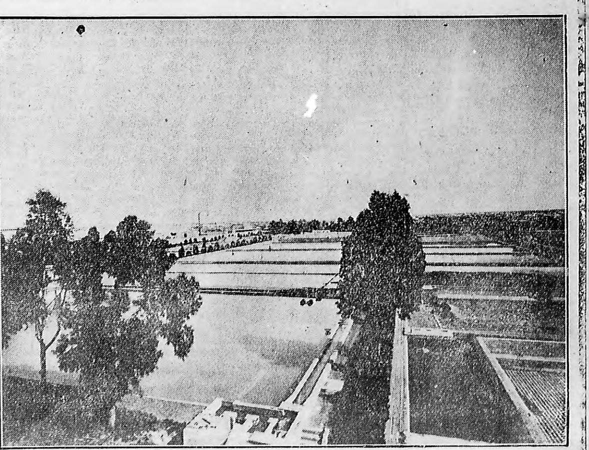
Hombre de estudio, comparte las tareas de su cargo, con otras diversas con que le honran varias instituciones, pues, es a la vez, miembro del Instituto de Ingenieros de Londres, gerente de la Empresa de Cloacas e ingeniero de la empresa de Aguas Corrientes de San Nicolás.

Su fuerte es el ramo a que está dedicado desde hace tantos años, a tal punto que se le considera como el ingeniero más experto y sabio que en la materia cuenta la República Argentina.

A todas estas virtudes une su magnanimidad de filántropo y sus bellas condiciones de afabilidad y bonhomía que le hacen el amigo de todos, el protector decidido y el jefe leal y generoso, amén del hombre querido, respetado y popular de la gran ciudad del Rosario.



SECCION FILTROS



SECCION FILTROS

# Una nota culminante de progreso - Los tranvías de Rosario

## La Compañía General de los Tranvías Eléctricos

UNA PODEROSA EMPRESA. — SU PRESENTE Y SU PASADO. — IMPORTANCIA DE SUS INSTALACIONES

Cuando la compañía representada por el señor Th. Leysen, realizó la electrificación de las líneas de tranvías de la ciudad del Rosario, la población, comprendió, previendo los beneficios que palpa hoy, que acababa de dar el paso decisivo hacia el engrandecimiento material, que pondría al Rosario a la cabeza de las ciudades de Sud América.

Porque la red tranviaria ha operado en Rosario el mismo cambio radical que se observa en todas las ciudades por donde ella es tendida. Las poblaciones que ven así facilitado su transporte, por un medio cómodo, económico, fácil, rápido, que tiene en fin, todo lo que en esta época se precisa, en este siglo de la celeridad, se extiende y es así como inmediatamente los barrios excéntricos se animan y son populosos.

En Rosario hay barrios que hasta hace cuatro años eran completamente desiertos y hoy son centros de compacta población, debido a las facilidades de comunicación, que le dan las líneas de tranvías eléctricos qu ela cruzàn en todas direcciones.

Aparejado a este nuevo adelanto, llegó la lógica valorización de los terrenos y más de un propietario encontró doblado su capital, multiplicado en forma halagüeña.

Una finca por cuyo frente pasaba una línea, adquiría un valor enorme y si antes lo tenía de 1.000 pesos, le ofrecían 5.500, y hoy 7.000, y no tardará mucho en que obtendrá 10.000.

Todo esto se debe a la Compañía General de Tranvías Eléctricos del Rosario, concesiooaria de toda la red de tranvías existente.

La demostración gráfica favorece estas notas y da idea justa de lo que decimos.

Acompañamos estas líneas con algunas vistas, en la que figura una de la Usina, situada en la Avenida Pellegrini, Pichincha, Montevideo y La Plata, donde están instaladas las oficinas de administración, los almacenes, el depósito cubierto para capacidad de 350 coches, el amplio edificio de la sala de máquinas, que contiene grupos de electrógenos, máquinas Marconi, dínamos Bellis-Keer, cada uno de 1.500 caballos de fuerza eléctrica y en el cual se efectúan todas las reparaciones necesarias en el material de la empresa.

El taller mecánico está a cargo de reconocidos maestros del ramo, ingenieros mecánicos que conocen el manejo de las complicadas y modernas maquinarias con que está montada esta importante sección de la empresa.

El personal permanente de la compañía es más o menos de 1.400 a 1.500 operarios que ganan un salario crecido, único modo de poder asegurar el buen servicio que presta la Compañía General de Tranvías Eléctricos al público del Rosario.

DEMOSTRACION GRAFICA D EL AUMENTO DE PASAJEROS

Año 1907: 12.034.600 pasajeros — Año 1913: 27.182.130 pasajeros

La red alcanza una extensión de 130 kilómetros, cifra elevada si se compara con la de Buenos Aires que con una población de 1.400.000 habitantes, tiene 710 kilómetros de vías.

Para terminar, y ateniéndonos a las estadísticas de servicios tranviarios, resulta que la ciudad de Rosario está mejor servida que algunas ciudades europeas, pues en relación dispone la compañía de la citada ciudad, más coches y extensión de líneas, tomando por base la cifra de población.

No es posible entrar en la consideración de los progresos adquiridos en los últimos dos lustros por la ciudad del Rosario, sin mencionar, siquiera sea en una rápida reseña, a la compañía de tranvías eléctricos que, facilitando el movimiento humano a través de todo el ancho radio de la ciudad, llevó a sus cuatro puntos cardinales el verdadero y quizás más eficiente factor de progreso y edificación.

Los viejos habitantes del Rosario recordarán todavía el antiguo servicio de tranvías que apenas si en las condiciones más anticuadas, servía para el transporte pesado y lento de los pasajeros, en el reducido perímetro del centro urbano rosarino.



Ingeniero Teodoro Leysen, gerente de la compañía de los tranvías eléctricos del Rosario

Los barrios de extramuros, abandonados de todo medio de locomoción, vivían com separados de la ciudad, ya que de nche o en los días lluviosos, difícilmente se podía transitar por las calles exteriores a los bulevares que limitaban la ciudad.

Pero el progreso, llegando como quien dice, con la velocidad de las modernas loocmociones, entró al Rosario con la compañía de tranvías eléctricos, que pobló la ciudad de rieles y multiplicó las líneas desde un punto a otro de los extremos urbanos..

Esta facilidad del transporte al par que los beneficios de alumbrado y pavimentación que ella aparejaba, redobló la fiebre de edificación, llevando a los extramuros a los pequeños capitalistas que día a día continuaban la obra de ensanche de la ciudad con la construcción de sus hogares a lo largo de las líneas.

Quién ve ahora a la moderna ciudad rosarina, bajo la inmensa red de cables eléctricos que la cubren y observa el rodar incesante de los coches lujosos y modernos de sus actuales tranvías, difícilmente recordaría sin una sonrisa, mezcla de admiración y de estupor aquellos tiempos de Mr. Rodrigo Ross, el excéntrico y popular fundador de la primera empresa de tranvía.

Los coches escasos en número y humildísimos en presencia, apenas si se deslizaban por las calles centrales arrastrados por la yunta de escualidos jamelgos que un conductor de corneta y gorra ladeada aguzaba a latigazo y a insultos.

Mr. Ross, vigilando en las calles el orden del movimiento, arengaba a sus huestes en su graciosa media lengua, dándoles las instrucciones necesarias para el buen trato de animales y pasajeros.

—"Usted toca la timbra, sujeta la caballa y para la cocha"!... les decía mientras ejecutaba sus lecciones prácticamente montando sobre la plataforma y haciendo las veces del cochero.

Otras veces, haciendo detener a un tranvía, se presentaba al cobrador preguntándole cuánto había "degollado" aquél día... El mayoral, conteniendo la risa o la protesta se veía obligado a confesar su delito y a participarle a Mr. Ross de la mitad de su ilícita ganancia, por que para el gracioso inglés, "las mayoralas eran sus socias".

Las autoridades rosarinas recuerdan el medio ingeniosísimo y perfectamente inglés de que se valió un día Mr. Ross para impedir el levantamiento de sus líneas en una calle, ordenado por la municipalidad.

Hizo colocar sobre las líneas a todos los coches de que disponía la empresa, fuertemente amarrados unos de otros. Instálose en uno de ellos con su colchón y su pipa, y de allí no se movió durante tres días, hasta que la municipalidad derogó su ordenanza.

Estas anécdotas que solo traemos a colación, en recuerdo del benefactor rosarino que se llamó Mr. Ross, prueban así mismo el estado en que se encontraría n aquella época tan importante servicio público. Y de aquella época a la presente apenas si ha transcurrido un breve interregno de tiempo, que podíamos llamar de transición y el cual llena la primera etapa del progreso de los tranvías del Rosario.

A todas estas consideraciones relacionadas más bien con el progreso puramente urbano de la ciudad del Rosario, debemos agregar el enorme servicio prestado por la compañía de tranvías al movimiento de la población como a los intereses del comercio.

Ciudad de menos tráfico que Buenos Aires, los tranvías rosarinos se movilizan sin mayoros obstáculos en horarios muchísimo más reducidos que los de la capital federal, por lo cual es dado al pasajero trasladarse de un sitio a otro en menos tiempo que aquel que podía emplearse entre nosotros con el mismo servicio. Coches modernos, los de la compañía de tranvías del Rosario, gozan de todas las ventajas de comodidad higiene, aire y hasta lujo que exige hoy el ajetreo de la vida cotidiana



Entrada a los galpones de coches

En este sentido los directores de la compañía de tranvías del Rosario no han escatimado gastos ni parádose en medios para adoptar en sus coches todos los progresos de los de las grandes ciudades europeas. El servicio de los empleados es excelente, vigilado de continuo por inspectores y representantes de la empresa que cuidan extrictamente el mejor respeto y consideración al pasajero.

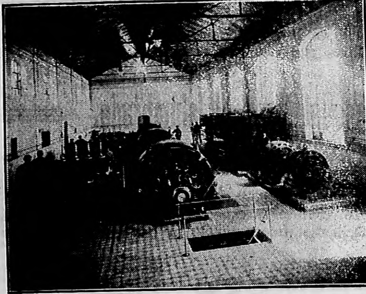
Los directores de la compañía, entre los que se cuenta el señor Meeñs, hombre de reconocida pericia e inagotable energía, se multiplica en el afán de aumentar esos progresos de la empresa, observando atenciosamente sus necesidades y estudiando continuamente la forma de llevar las líneas de su compañía allí donde apenas un pedazo de vida señale el centro de una futura población.

Tal es, en breves rasgos, la importancia de esta institución que puede servir como elevado exponente del progreso de nuestra primera ciudad del litoral y segunda de la república.

Vista parcial de la administración

# Compañía General de los Tranvías Eléctricos







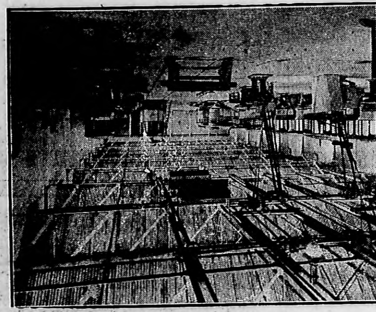
Vista parcial de la Usina Eléctrica





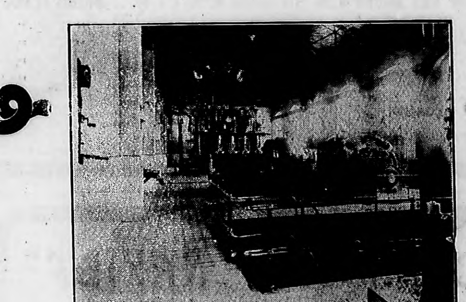
Galpón N.o 2. — Salida de coches



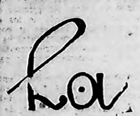




Vista parcial de la carpintería



Usina de Fuerza Motriz



# La compañía de gas del Rosario

## Su importancia = Sus progresos = Sus directores

En esta breve serie de los progresos de la Ciudad del Rosario, iniciada por CRITICA en su número de Año Nuevo, no podía dejar de figurar, entre las grandes instituciones rosarinas la Compañía de Gas que alumbra a la segunda ciudad de la República. Sabido es que la bella capital del litoral, que tal es el verdadero nombre que merece el centro de toda la actividad mercantil del interior argentino, tiene, después de Buenos Aires, el perímetro más extenso de población nutrida y compacta, gozando sus más apartados barrios de esa gran ventaja del alumbrado a gas.

Esta circunstancia, que, entre otras, ha valido al Rosario la rápida y portentosa extensión de que hoy goza como el admirable aumento de la valorización de sus terrenos en la zona de extramuros, se debe a la constante actividad de los directores de esta empresa que, aumentando su radio de alumbrado día a día, ha llevado la luz, como al conjuro de la célebre frase bíblica, desde los lejanos bañados de Canale a las pintorescas barrandas de Alberdi. Así, hoy puede verse disfrutar de la económica, higiénica y clara luz de gas a la mayor parte de las casas modernas de todos esos barrios rosarinos, que, hasta hace poco parecían abandonados de la mano de Dios, como Saladillo, Sorrento, Etchesortu, etc., etc.

Una de las más florecientes instituciones industriales del Rosario, la Compañía de Gas del Rosario, progresa diariamente, acusando dividendos importantísimos y adoptando los más modernos y poderosos elementos que esos progresos le exijan en su constante crecimiento.

En el año 1912 la "Compagnie du Gaz de Rosario", formada en París, con un capital social de 4.800.000 francos y con facultad de emitir 4.000.000 en obligaciones, adquirió del señor Antonio Santa María la usina a gas establecida en esta ciudad en la manzana que ocupa actualmente entre las calles Córdoba, Rioja, 1o. de Mayo y Alen con concesión municipal de 30 años para su explotación.

En los breves años que hace que está constituída en esa forma la Compañía logró definir de una manera precisa su progreso, continuando la obra anterior en forma eficaz sus directores, Señores Beard y Molinari.

Para dar una idea aproximada, en este reducido espacio de que disponemos, de la importancia de la Compañía de Gas del Rosario y de los servicios que presta a la población rosarina, ofrecemos al lector los datos siguientes: La canalización maestra en la actualidad es de 135 kilómetros lineales extendida por toda la ciudad y prolongaciones a Echesortu y Refinería. Esta cañería varía de diámetro de 3 a 14 pulgadas. El alumbrado público a gas se efectúa por unos 1350 faroles incandescentes, 160 focos de 2 a 4 luces y 25 lámparas a alta presión de gas comprimido.

Los consumidores particulares alcanzan a 3000, siendo unos 1300 de luz y 1700 de calefacción.

La producción anual de gas es de unos 3.500.000 metros cúbicos para lo cual se destilan unas 11.000 toneladas de carbón.

No podríamos terminar esta breve reseña sin dejar constancia, en un tributo de justicia, de la cooperación efiaz que a los progresos de la Compañía de Gas del Rosario, han ofrecido los directores provisionales Señores Guillermo Beard y Francisco Molinari, con su incansable iniciativa, fecunda labor y prolífica administración.

El señor Guillermo Beard, de nacionalidad uruguaya, hace quince años que reside entre nosotros, prestando desde hace 12 el valioso contingente de sus servicios a la Compañía de Gas del Rosario. Ascendiendo puesto por puesto, hasta la espectable situación de que hoy goza, gracias a su competencia y actividad, en todos sus cargos ha dejado amplias pruebas de su idoneidad, de su energía y de sus eximias prendas de carácter. Leal, franco y generoso, disfrutael señor Beard del respeto y el cariño de sus subalternos y de una popularidad a toda prueba en las simpatías del pueblo y la sociedad rosarina. A su vez el señor Francisco Molinari, digno compañero del señor Beard, sirve a la empresa desde hace 8 años como ageste judicial. Sus vinculaciones extensas en el Rosario como fuera de él, le han hecho un hombre popularísimo, y a su actividad y contracción al servicio de los intereses de la Compañía debe ésta en gran parte sus progresos, como el señor Beard una poderosa y eficaz colaboración.

Tal es en pocas palabras la importancia de la Compañía de Gas de que debe enorgullecerse el Rosario y tal la persona de sus dos más conspícuos servidores y decisivos factores de su progreso.

